



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

**Décision n° D-2020-04-LA relative au respect, par Brussels Airport Company, de
certaines de ses obligations envers le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-
National**

Version non-confidentielle

Table des matières

1. Objet.....	4
2. Faits et rétroactes.....	5
3. Quant à la compétence du Service de Régulation	7
4. Quant au fond	8
4.1. L'accès aux installations	8
4.1.1. Les badges d'identification.....	8
4.1.1.1. Griefs du Service de Médiation.....	8
4.1.1.2. Dispositions régissant la délivrance des badges côté piste.....	9
4.1.1.3. Compétence et pouvoir d'appréciation de BAC pour la délivrance des badges...	11
4.1.1.4. Application aux circonstances de la cause	13
4.1.1.5. Autre grief relatif à un badge côté ville.....	15
4.1.2. Les cartes de parking	16
4.2. La concertation avec le Service de Médiation.....	17
4.2.1. Griefs du Service de Médiation et circonstances factuelles.....	17
4.2.2. Evaluation du Service de Régulation	20
4.3. La collaboration étroite et la mise à disposition des données.....	21
4.3.1. Changements dans l'utilisation des pistes	22
4.3.1.1. Griefs du Service de Médiation	22
4.3.1.2. Position de BAC	27
4.3.1.3. Evaluation du Service de Régulation	30
4.3.2. Informations aux passagers aériens	33
4.3.3. Autres informations.....	34
5. Décision	36
6. Voie de recours.....	36

1. Objet

1. Dans un courrier envoyé au Service de Régulation et une série d'emails subséquents, le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National (ci-après le « Service de Médiation ») a formulé trois griefs à l'encontre de Brussels Airport Company, titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (ci-après « BAC »).
2. Premièrement, le Service de Médiation soutient que BAC ne respecte pas l'article 9, § 1er, de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (ci-après « l'arrêté licence » ou « la licence ») « en ne permettant pas l'accès des installations aéroportuaires au personnel du Service de Médiation, rendant impossible certaines missions » de ce service. Le Service de Médiation se plaint que les badges d'identification aéroportuaire « côté piste » de ses employés leur aient été retirés par BAC, et qu'une carte de parking leur ait été retirée.
3. Deuxièmement, le Service de Médiation soutient que BAC ne respecte pas l'article 10 de l'arrêté licence en ne répondant pas aux demandes du Service de Médiation d'organiser une réunion de concertation sur la qualité des informations fournies.
4. Enfin, troisièmement, le Service de Médiation soutient que BAC ne respecte pas l'article 36 de l'arrêté licence car elle ne collabore pas étroitement le Service de Médiation en ne répondant pas à ses questions, en ne fournissant pas toutes les informations indispensables au bon fonctionnement de ce service, et en ne mettant pas à la disposition de ce service toutes les données dont elle dispose. Le Service de Médiation invoque une série de cas dans lesquels BAC n'aurait pas respecté ses obligations envers le Service de Médiation à l'occasion de déviations au « Preferential Runway System » (système d'utilisation préférentielle des pistes, ci-après « PRS »). De plus, dans son email du 17 mars 2020 envoyé au Service de Régulation, le Service de Médiation reproche à BAC de refuser de lui faire parvenir les informations nécessaires à l'information des passagers de voyageurs aériens dans le contexte de l'annulation de nombreux vols en raison de la pandémie de Covid-19. Enfin, le Service de Médiation reproche dans plusieurs emails à BAC de refuser de lui faire parvenir des d'autres informations, notamment relatives aux mesures prises par BAC pour éviter, dans le contexte de la pandémie de Covid-19, une contamination venant des autres pays infectés.
5. La présente décision a pour objet de vérifier le fondement de ces griefs et le respect, par BAC, de ses obligations envers le Service de Médiation à cet égard.
6. Ne tombent en revanche pas dans l'objet de la présente décision, les griefs formulés par le Service de Médiation, et envoyés à différentes autorités, en ce compris le Service de Régulation, relatifs à des allégations de décollage(s) ou atterrissage(s) en possible infraction à la réglementation sur l'utilisation des créneaux. L'attribution des créneaux ne relevant pas de la compétence de BAC, et les informations reçues par le Service de Médiation à cet égard provenant du « Brussels Slot Coordinator », le coordonateur des créneaux¹, ces reproches

¹ Email 103.

formulés par le Service de Médiation tombent hors du champ d'application de la présente décision².

7. De même, ne tombent pas dans l'objet de la présente décision, les griefs du Service de Médiation relatifs à une série d'erreurs ou maladresses dans la communication de BAC sur son site internet³. Ces griefs ne sont fondés sur aucune disposition de l'arrêté licence, et ne sont donc pas examinés par le Service de Régulation.

2. Faits et rétroactes

8. Par courrier du 28 mars 2019, le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National a demandé au Service de Régulation d'examiner une série de griefs formulés à l'encontre de BAC avant d' « éventuellement, ou non, prolonger la Licence ». Ces griefs étaient, d'une part, des griefs formulés par des riverains de l'aéroport et également envoyés par ceux-ci directement au Service de Régulation et, d'autre part, des griefs dont le Service de Médiation indique les avoir « constatés personnellement » et qui étaient ainsi formulés :

« - Non-respect de l'article 9 § 1^{er} de la Licence : en ne permettant pas l'accès des installations aéroportuaires au personnel du Service de Médiation, rendant impossible certaines missions essentielles dans le fonctionnement de mon propre service, qui fait bien partie du S.P.F. Mobilité et Transports et est une branche autonome et indépendante de la Direction générale du Transport aérien (le badge 50037 a été confisqué sans motif ni fraude le 30 août 2016, des badges ont été refusés à des nouvelles collaboratrices le 26 octobre 2017, et le badge 46911 a été désactivé en 2018 en ne permettant pas à sa titulaire de participer aux réunions du coordinateur des créneaux horaires) ; pour les badges le titulaire de la Licence agit pour le compte de la DGTA et n'a donc pas le droit de régenter de sa propre initiative qui peut ou ne peut pas obtenir de badges

² Ceci a été indiqué dans l'inventaire des emails reçus du Service de Médiation et en réponse à ceux-ci, inventaire établi par le Service de Régulation et transmis au Service de Médiation le 28 octobre 2019 (voy. ci-dessous, § 18). Le Service de Médiation n'a pas contesté ces explications mais a encore fait parvenir par la suite un email similaire au Service de Régulation (Email 131).

³ Ces griefs sont les suivants :

- Le 28 juin 2019, par un email qu'il a également transmis au Service de Régulation, le Directeur du Service de Médiation a demandé des explications quant à une faute d'orthographe dans une communication publiée sur BATC.be (indiquant que la piste 07L/25R n'étant pas utilisée, BAC réalise sur cette piste des travaux de balisage) (Email 56).

- Le 25 juillet 2019, par un email qu'il a également transmis au Service de Régulation, le Service de Médiation a reproché à BAC une erreur sur son site internet, qui indiquait que M. Gunther Hofman est le CEO de BAC (Email 86).

- Le 11 octobre 2019, par un email qu'il a également transmis au Service de Régulation, le Service de Médiation a reproché notamment à BAC de faire la publicité de chiffres records de fréquentation de passagers sans préciser que ces chiffres records sont dus à un meilleur taux de remplissage des avions. Il souligne que ces communiqués de records, qu'il qualifie d' « un peu trop triomphalistes », passent mal auprès des riverains (Email 116).

- Le 30 avril 2020, par un email qu'il a également transmis au Service de Régulation, le Service de Médiation a reproché à BAC une communication relatives à la situation économique de l'aéroport qu'il a estimé « déplacée par rapport au drame humain des personnes malades [...] » (Email 154).

- Non-respect de l'article 10 de la Licence : nous avons demandé à de nombreuses reprises des réunions de concertation sur la qualité des informations fournies et nous n'avons jamais reçu de réponse (notre courrier 7007-P du 29 mars 2017 et d'autres nombreuses [...] demandes)
 - Non-respect de l'article 36 de la Licence : le titulaire ne collabore pas étroitement avec mon service, ne répond pas à nos questions, ne fournit pas toutes les informations indispensables au bon fonctionnement de mon service et ne met pas à la disposition de mon service toutes les données dont il dispose (la fermeture non annoncée par exemple de la piste 25R le samedi 23 mars 2019 qui a généré un nombre important de réactions négatives de la part de riverains, d'associations et de Bourgmestres très étonnés de l'activation de la piste d'atterrissage 01) ».
9. Par courrier du 9 avril 2019, le Service de Régulation a répondu au Service de Médiation que lorsque, le cas échéant, BAC demanderait le renouvellement de sa licence suite à un changement de son actionnariat, le Service de Régulation examinerait attentivement le respect de toutes les conditions requises pour le renouvellement de cette licence, prévues à l'article 47, § 1er, de 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 transformation »). En ce qui concerne les plaintes des riverains, le Service de Régulation a indiqué avoir rendu la décision D-2019-01-LA. Le Service de Régulation a, enfin, indiqué avoir décidé d'entamer une mission de contrôle au sujet des griefs « constatés personnellement » par le Service de Médiation.
 10. Par courrier du 9 avril 2019, le Service de Régulation a informé BAC de sa décision d'entamer cette mission de contrôle relative au respect, par BAC, des articles 9, § 1^{er}, 10 et 36 de l'arrêté licence.
 11. Par courrier du 9 avril 2019, le Service de Médiation a indiqué au Service de Régulation qu'il souhaitait « déposer plainte » contre BAC et ce, pour les mêmes motifs que ceux décrits dans le courrier du 28 mars 2019, et a apporté certaines précisions à ses arguments.
 12. Par courrier du 10 avril 2019, le Service de Régulation a confirmé au Service de Médiation avoir entamé une mission de contrôle et a indiqué qu'il tiendrait compte, dans ce cadre, des précisions apportées par le Service de Médiation.
 13. Par courrier du 22 mai 2019, le Service de Régulation a informé BAC des griefs qui avaient été formulés à son encontre, lui a posé une série de questions et demandé une série d'informations.
 14. Par courrier distinct du 22 mai 2019, le Service de Régulation a également posé une série de questions et demandé une série d'informations au Service de Médiation.
 15. Par courrier du 21 juin 2019, BAC a envoyé au Service de Régulation sa réponse aux questions posées et informations demandées (ci-après la « Réponse du 21 juin 2019 »), ainsi que, en annexe, un dossier de 14 pièces.
 16. Le Service de Médiation, pour sa part, a envoyé au Service de Régulation un nombre de courriers électroniques, parmi lesquels certains font explicitement référence à la mission de

contrôle effectuée par le Service de Régulation et d'autres ne s'y réfèrent pas et ne semblent pas pertinents pour celle-ci.

17. Par courrier recommandé du 28 octobre 2019, le Service de Régulation a envoyé à BAC une série de questions complémentaires.
18. Par courrier recommandé distinct du 28 octobre 2019, le Service de Régulation a également envoyé au Service de Médiation une série de questions complémentaires. Le Service de Régulation a également fait parvenir au Service de Médiation un inventaire des emails reçus du Service de Médiation (ainsi que des emails reçus de la part de tiers mais en réponse aux emails du Service de Médiation), inventaire précisant, pour chaque email, s'il est ou non considéré comme pertinent pour la mission de contrôle. Le Service de Régulation a, dans cet inventaire, indiqué pour chaque email considéré comme non pertinent une explication justifiant cette classification. Le Service de Régulation a demandé au Service de Médiation de vérifier l'exactitude de l'inventaire et de lui signaler toute erreur.
19. Par courrier du 29 novembre 2019, BAC a fait parvenir au Service de Régulation une réponse aux questions complémentaires du Service de Régulation (ci-après la « Réponse du 29 novembre 2019 ») ainsi qu'un dossier de pièces numérotées de 1 à 32 et de A1 à A22.
20. Le Service de Médiation, pour sa part, a envoyé au Service de Régulation un nombre de courriers électroniques, parmi lesquels certains font explicitement référence à la mission de contrôle effectuée par le Service de Régulation et d'autres ne s'y réfèrent pas et ne semblent pas pertinents pour celle-ci. Le Service de Médiation n'a fait aucun commentaire à propos de l'inventaire susmentionné des emails pertinents et non pertinents réalisé par le Service de Médiation.
21. Après le 29 novembre 2019, le Service de Médiation a continué à faire parvenir au Service de Régulation un nombre d'emails parmi lesquels, ici encore, certains font explicitement référence à la mission de contrôle effectuée par le Service de Régulation et d'autres ne s'y réfèrent pas et ne semblent pas pertinents pour celle-ci. Parmi ces emails, figure un email du 23 mars 2020 envoyé au Service de Régulation, dans lequel le Service de Médiation indique porter plainte contre Arnaud Feist, CEO de BAC, « pour non respect de sa licence et blocage de[s]][...] adresses mails » du Service de Médiation⁴.

3. Quant à la compétence du Service de Régulation

22. L'article 41, alinéa 1^{er}, de l'arrêté transformation dispose :

« Lorsque l'autorité de régulation économique constate que le titulaire d'une licence d'exploitation ne se conforme pas aux dispositions du présent arrêté ou de la licence d'exploitation, ou à des dispositions obligatoires résultant de traités internationaux ou d'actes internationaux pris en vertu de ceux-ci concernant l'exploitation d'installations aéroportuaires, ou que sa structure de gestion ou son organisation administrative ou comptable présentent des lacunes graves, elle met le titulaire

⁴ Email 145.

en demeure de remédier à la situation constatée dans le délai qu'elle fixe. Ce délai ne peut être inférieur à trois mois ».

23. Ainsi que le Service de Régulation l'a déjà considéré dans sa décision D-2017-01-LA, le Service de Régulation est compétent, sur la base cette disposition, pour effectuer de sa propre initiative un contrôle du respect, par BAC, des dispositions de l'arrêté transformation et de l'arrêté licence.
24. Le Service de Régulation, en sa qualité d'autorité administrative, est donc compétent pour vérifier le respect, par BAC, des obligations que lui imposent les articles 9, § 1^{er}, 10 et 36 de l'arrêté licence envers le Service de Médiation.
25. Le Service de Régulation est par ailleurs compétent pour examiner, dans ce cadre, les griefs du Service de Médiation à l'encontre de Monsieur Feist dès lors que ces griefs visent des situations où M. Feist agit comme CEO de BAC et dans le cadre de son mandat, de sorte que ses comportements ou inactions sont imputables à BAC. Les griefs du Service de Médiation à l'encontre de M. Feist seront donc traités, ci-dessous, comme des griefs à l'encontre de BAC elle-même.

4. Quant au fond

4.1. L'accès aux installations

26. Le Service de Médiation soutient que BAC ne respecte pas l'article 9, § 1^{er}, de l'arrêté licence « en ne permettant pas l'accès des installations aéroportuaires au personnel du Service de Médiation, rendant impossible certaines missions » de ce service. Le Service de Médiation se plaint (i) que les badges d'identification aéroportuaire « côté piste » de ses employés leur aient été retirés par BAC, et (ii) qu'une carte de parking leur ait été retirée.
27. Chacun de ces deux griefs sera examiné tour à tour ci-dessous (sections 4.1.1 et 4.1.2).

4.1.1. Les badges d'identification

4.1.1.1. Griefs du Service de Médiation

28. Dans sa plainte initiale, le Service de Médiation reproche à BAC les faits suivants : « le badge 50037 a été confisqué sans motif ni fraude le 30 août 2016, des badges ont été refusés à des nouvelles collaboratrices le 26 octobre 2017, et le badge 46911 a été désactivé en 2018 en ne permettant pas à sa titulaire de participer aux réunions de coordinateur des créneaux horaires ». Le Service de Médiation considère qu'en refusant ces badges, BAC rend impossible certaines missions essentielles du Service de Médiation et, en ne permettant pas au personnel du Service de Médiation d'avoir accès aux installations aéroportuaires, contrevient à l'article 9, § 1^{er}, de l'arrêté licence.

29. Ainsi qu'il ressort de différents emails envoyés par la suite par le Service de Médiation au Service de Régulation, ces griefs sont relatifs, plus précisément, aux décisions suivantes de BAC : confiscation des badges côté piste de M. Touwaide, le Directeur du Service de Médiation, et M. Y Destreille le 30 août 2016, refus de délivrance de nouveaux badges côté piste à de nouvelles collaboratrices du Service de Médiation le 26 octobre 2017, et désactivation du badge côté piste de Mme Bettina Leoni en 2018. Des demandes de badges côté piste introduites le 11 août 2015 par le Service de Médiation pour M. Juan Torck, M. Yves Destreilles, Mme Isabelle Persoons et Mme Nathalie Ansiau ont également été rejetés par BAC⁵.

4.1.1.2. Dispositions régissant la délivrance des badges côté piste

30. En vertu de l'article 9, § 1^{er}, de l'arrêté licence, BAC « permet l'accès aux installations aéroportuaires de l'aéroport de Bruxelles-National aux instances qui prestent des services publics liés à l'exploitation de l'aéroport au sein de ces installations aéroportuaires dans le cadre de la législation, de la réglementation ou de conventions internationales ».
31. L'accès au côté piste de tout aéroport est cependant réglementé strictement par le droit européen et le droit belge. Ainsi, en vertu des points 1.2.1.1 et 1.2.2.1 de l'annexe du Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission européenne du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, l'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé « n'est autorisé qu'aux personnes et aux véhicules qui ont une raison légitime de s'y trouver [...] ». En vertu du point 1.2.1.2 de la même annexe, « Toute personne doit être munie d'une autorisation pour se voir autoriser l'accès au côté piste ». Enfin, en vertu du point 1.2.3.1 de la même annexe, toute carte d'identification aéroportuaire ne peut être délivrée « qu'à une personne ayant un besoin opérationnel et ayant passé avec succès une vérification de ses antécédents conformément au point 11.1.3 »
32. Ces règles de droit européen, directement applicables en Belgique, sont précisées, en droit belge, par les dispositions suivantes. En vertu de l'article 3 de l'arrêté royal du 3 mai 1991 portant réglementation de la sûreté de l'aviation, « [...] Les accès au côté piste des aérodromes et de leurs dépendances sont limités au strict minimum et sont pourvus d'un contrôle de sûreté ou d'un contrôle d'accès. [...] le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique désigne pour chaque accès au côté piste une instance ou une entreprise chargée du contrôle d'accès ou de sûreté ».
33. En vertu de l'article 6 du même arrêté royal, « [...] les membres du personnel opérant sur les aérodromes et leurs dépendances doivent être titulaires d'un badge d'identification d'aéroport qu'ils doivent porter à un endroit apparent de leurs vêtements pendant toute la durée de leur présence sur les aérodromes et leurs dépendances [...] ». En vertu de l'article 7 du même arrêté royal, « À l'exception des membres du personnel visé à l'article 6, des passagers en possession d'un titre de transport aérien valable et des membres du personnel navigant des compagnies aériennes étrangères en possession d'une licence de pilote ou de

⁵ Email 23 et ses annexes, lettre du 28 mars 2019 de M. P. Touwaide au Service de Régulation et Réponse de BAC du 21 juin 2019, § 4.

mécanicien navigant ou d'un certificat de membre d'équipage valable et dont la présence est exigée du côté piste pour des raisons de service, seules les personnes en possession d'un badge d'identification temporaire d'aéroport sont admises du côté piste des aérodromes et de leurs dépendances [...] ».

34. En vertu de l'article 9 du même arrêté royal, « Les badges d'identification d'aéroports et les cartes d'accès visés aux articles 6, 7 et 8 sont délivrés par l'instance désignée par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique conformément à ses prescriptions ».
35. En exécution de cet article 9, le Directeur général de la Direction générale Transport aérien (ci-après « DGTA ») a adopté un arrêté du 1^{er} octobre 2007 déterminant les prescriptions pour la délivrance des badges d'identification et des cartes d'accès. En vertu de l'article 1^{er} de cet arrêté, l'instance compétente pour délivrer les badges d'identification d'un aérodrome est l'inspection aéroportuaire de l'aérodrome concerné. BAC se chargeant, en vertu de l'article 26 de l'arrêté licence, « de l'inspection aéroportuaire [...] », elle est l'instance désignée pour délivrer les badges d'identification aéroportuaires.
36. En vertu de l'article 3 de l'arrêté précité du 1^{er} octobre 2007, lorsqu'elle reçoit une demande de délivrance ou de renouvellement d'un badge, BAC doit demander qu'une vérification de sécurité, telle que visée à l'article 22 *sexies* de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité, soit effectuée. En vertu de l'article 4 de cet arrêté, lorsque « l'instance compétente reçoit un avis de sécurité positif, elle délivre ou renouvelle le badge d'identification d'aéroport » à la personne concernée par cet avis.
37. Enfin, l'article 22 *sexies* précité est ainsi libellé :

« La vérification de sécurité consiste en la consultation et l'évaluation :

1° des données visées à l'article 19, alinéa 2, 1° ;

2° des informations rassemblées dans le cadre de la loi organique des services de renseignement et de sécurité du 30 novembre 1998, communiquées par les services de renseignement et de sécurité ;

3° des données et informations des banques de données policières internationales résultant de traités liant la Belgique, communiquées par les services de police ;

4° des données et informations visées aux articles 44/1 et 44/2 de la loi sur la fonction de police qui sont communiquées par les services de police moyennant autorisation des autorités judiciaires compétentes pour les données de police judiciaire. Pour ces dernières, les autorités judiciaires, à la demande des services de police, les informent du statut d'une information ou d'une instruction judiciaire ;

5° d'autres données et informations.

Le caractère adéquat, pertinent et non excessif des données et informations visées à l'alinéa 1^{er}, 3°, 4° et 5°, ainsi que la liste de ces données et informations sont déterminés par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres après avis de la Commission pour la protection de la vie privée.

Lorsque la personne pour laquelle la vérification de sécurité est requise, réside, transite ou séjourne à l'étranger, ou y a résidé, transité ou séjourné, l'autorité visée à l'article 15, alinéa 1^{er}, et les services visés à l'alinéa 1^{er}, peuvent solliciter les informations visées à l'alinéa 1^{er} auprès des services compétents du pays concerné.

Dans les cas où le gouverneur délivre une autorisation ou un document similaire en vertu de la loi sur les armes du 8 juin 2006, ou lorsque le ministre de l'Intérieur est compétent en vertu

de l'article 93 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, la vérification de sécurité consiste également en l'évaluation des informations judiciaires transmises par le ministère public et des informations relatives à l'intéressé transmises par les services compétents dépendant du ministre de l'Intérieur.

Si elle le juge utile pour l'analyse d'un dossier, l'autorité visée à l'article 22ter peut, dans les limites de l'alinéa 1er exiger la communication d'informations complémentaires. L'ensemble de ces données constitue le dossier de vérification.

Sauf dans les cas où une vérification de sécurité telle que visée aux articles 22bis et 22quinquies, § 1er, alinéa 1er, est requise pour eux, la personne âgée de moins de 18 ans ne peut pas être soumise à une vérification de sécurité.

§ 2. L'autorité visée à l'article 15, alinéa 1er, peut refuser de donner suite à une décision d'exécuter des vérifications de sécurité lorsqu'elle est d'avis que ces vérifications ne sont pas justifiées par un des intérêts visés respectivement aux articles 22bis, alinéa 2 et 22quinquies, § 1er, alinéa 1er.

Les décisions de refus sont notifiées, selon les modalités et dans les délais fixés par le Roi, aux autorités visées par les articles 22bis et 22quinquies, aux organisateurs de l'événement ou aux responsables des locaux, bâtiments ou sites, et aux personnes concernées. ».

4.1.1.3. Compétence et pouvoir d'appréciation de BAC pour la délivrance des badges

38. Dans un email du 26 octobre 2017 envoyé à BAC, le Service de Médiation indique que la Directrice Générale du Transport aérien a confirmé au Service de Médiation que BAC n'avait pas à juger de l'opportunité de délivrer un badge, BAC agissant au nom de l'Etat belge dans une mission de délégation et non de décision, BAC étant tenue de délivrer un badge dès lors que la demande est « légitime et nécessaire »⁶. Dans sa plainte initiale au Service de Régulation, le Service de Médiation soutient que dans l'exercice de sa compétence de délivrer les badges, BAC « agit pour le compte de la DGTA et n'a donc pas le droit de régenter de sa propre initiative qui peut ou ne peut pas obtenir de badges ».
39. BAC, pour sa part, souligne que la DGTA ne procède pas elle-même au contrôle des conditions réglementaires auxquelles le demandeur doit satisfaire et qu'en pratique, seule BAC procède à cette vérification. Elle soutient que les articles 7 et 9 de l'arrêté royal précité du 3 mai 1991 lui attribuent la compétence de délivrer les badges aéroportuaires, de sorte qu'en délivrant les badges, BAC n'agit pas en délégation de la DGTA.
40. Comme on l'a vu ci-dessus aux §§ 34 et 35, l'article 9 de l'arrêté royal du 3 mai 1991 attribue la compétence de délivrer les badges d'identification d'aéroports à « l'instance désignée par le Directeur général de l'Administration de l'Aéronautique ». Conformément à l'article 1^{er} de l'arrêté du 1^{er} octobre 2007 et à l'article 26 de l'arrêté licence, l'instance désignée par le Directeur général de l'Administration de l'Aéronautique est BAC. BAC est donc l'instance compétente pour délivrer les badges d'identification aéroportuaire.
41. En ce qui concerne la marge d'appréciation dont dispose BAC pour la délivrance de ces badges d'identification, on pourrait, en lisant l'article 4 de l'arrêté du 1^{er} octobre 2007 de la DGTA, considérer que la compétence de BAC dans la délivrance de badges est liée dans l'hypothèse où elle reçoit un avis de sécurité positif. Cette disposition prévoit en effet que

⁶ Email du 26 octobre 2017 de M. Touwaide à M. Feist, annexe à l'email 23.

l'instance compétente « délivre » le badge (et non que, par exemple, elle « *peut* délivrer le badge ») - la version néerlandaise du texte est similaire puisqu'elle prévoit « reikt zij een [...] badge »). Cependant, les points 1.2.1.1, 1.2.2.1 et 1.2.3.1 de l'annexe du Règlement d'exécution 2015/1998 précité prévoient que l'accès au côté piste « n'est autorisé qu'aux personnes et aux véhicules qui ont une raison légitime de s'y trouver » et n'autorisent la délivrance d'une carte d'identification aéroportuaire « qu'à une personne ayant un besoin opérationnel ». De même, l'article 3 de l'Arrêté Royal du 3 mai 1991 prévoit que les accès au côté piste des aéroports et de leurs dépendances sont « limités au strict minimum ». Ces dispositions, qui priment sur l'arrêté de la DGTA, impliquent nécessairement qu'un contrôle du besoin opérationnel, pour le demandeur d'un badge côté piste, de se rendre dans le côté piste de l'aéroport, doit être exercé. Or, un tel contrôle ne relève pas de la vérification de sécurité visée à l'article 22 *sexies*, précité, de la loi du 11 décembre 1998 et doit donc être effectué par BAC, à défaut d'autre autorité ou entité compétente pour ce faire.

42. Il faut donc conclure que BAC, lorsqu'elle délivre des badges d'identification côté piste, dispose d'un pouvoir d'appréciation du besoin opérationnel, pour le demandeur de badge, d'accéder au côté piste de l'aéroport.
43. En ce qui concerne le contrôle de l'exercice, par BAC, de ce pouvoir d'appréciation, en vertu de l'article 38 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, ce sont les fonctionnaires de l'administration de l'aéronautique désignés par le Roi qui veillent au respect des règles de sûreté aéronautique susmentionnées. De même, en vertu de l'article 54 de l'arrêté royal du 3 mai 1991, « Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique désigne les fonctionnaires de l'administration de l'aéronautique chargés de veiller au respect des prescriptions de sûreté aéronautique sous l'autorité directe du directeur général de l'administration de l'aéronautique [...] ». Le contrôle du respect, par BAC, des dispositions précitées dans la délivrance des badges relève donc de la compétence des fonctionnaires de l'administration de l'aéronautique désignés à cet effet.
44. Pour sa part, le Service de Régulation ne dispose pas de compétences directes en matière de sécurité. Il ne saurait cependant en être déduit que toutes les tâches que BAC effectue avec une incidence en matière de sécurité échapperaient totalement au contrôle du Service de Régulation. Une telle interprétation de l'arrêté licence et de l'arrêté transformation aurait pour effet de rendre les compétences confiées au Service de Régulation par ces arrêtés, et les obligations de BAC dont le respect est contrôlé par le Service de Régulation, purement théoriques, puisqu'il suffirait à BAC d'invoquer des considérations de sécurité pour y échapper.
45. Le Service de Régulation peut donc exercer la compétence qui lui est confiée par l'article 41, alinéa 1er, précité, de l'arrêté transformation de contrôler le respect, par BAC, des dispositions de l'arrêté transformation et de l'arrêté licence même lorsque les obligations de BAC ont des implications en matière de sécurité.
46. Le contrôle du respect, par BAC, des dispositions précitées relatives à la délivrance des badges relevant, cependant, comme on l'a vu ci-dessus, de la compétence des fonctionnaires de l'administration de l'aéronautique désignés à cet effet, et le Service de Régulation n'ayant

pas de compétences directes en matière de sécurité, le contrôle exercé par le Service de Régulation doit se limiter à une appréciation marginale. Seuls les manquements manifestes de BAC peuvent par conséquent être constatés par le Service de Régulation.

4.1.1.4. Application aux circonstances de la cause

47. Entre 2002 et 2014, divers employés du Service de Médiation ont disposé d'un badge côté piste⁷. A partir de 2014, en revanche, les employés de ce Service ont uniquement disposé de badges côté ville, à l'exception des deux badges côté piste de M. Touwaide (du 16 octobre 2015 au 30 août 2016) et M. Destreille (du 22 juin 2016 au 30 août 2016).
48. Dans ses réponses du 21 juin et du 29 novembre 2019, BAC a indiqué que le badge attribué à M. Touwaide en 2015 l'avait été « à la suite d'une erreur administrative de BAC », ce badge lui ayant été « retiré dès qu'il a été constaté, en août 2016, qu'il en disposait en contravention manifeste avec les dispositions réglementaires qui en limitent l'octroi aux seules personnes dont la présence est exigée du côté piste pour des raisons de service »⁸.
49. Quant aux raisons de ce changement, BAC a indiqué, dans ses réponses du 21 juin et du 29 novembre 2019, que la décision d'enlever les badges du Service de Médiation avait été prise suite à une analyse des fonctions du Service de médiation, analyse réalisée dans le cadre d'une série d'enquêtes de sécurité menées après les attentats de mars 2016⁹.
50. Dans son email du 26 octobre 2017 à BAC, le Service de Médiation indique, pour sa part, que les employés du Service de Médiation ont besoin d'un badge leur donnant accès au côté « airside » de l'aéroport pour :
- Assister aux réunions du coordonateur des créneaux ;
 - Rencontrer, dans la zone cargo, des professionnels du secteur ;
 - Rencontrer des acteurs aéroportuaires divers dont les témoignages et recommandations sont utiles à la formation des employés du Service de Médiation ;
 - Voyager dans les cockpits pour comprendre les procédures de décollage ;
 - Participer à des réunions dans les zones A et B de l'aéroport avec des personnes qui souhaitent rencontrer le Service de Médiation et dont l'identité n'a pas à être révélée ;
 - Participer à des réunions qui se tiennent dans l'aéroport ;
 - Comprendre le fonctionnement de l'aéroport de l'intérieur ;
 - Visiter le contenu des avions pour comprendre les principes de chargement ;
 - Observer les mouvements depuis le terminal pour assimiler les principes de circulation des avions au sol.

Le Service de Médiation soutient par ailleurs ne pas avoir à justifier les motifs pour lesquels un badge côté piste est nécessaire pour son équipe et ce, « dans le respect de l'autonomie fonctionnelle et de l'indépendance » du Service de Médiation¹⁰.

⁷ Email de M. Touwaide du 26 octobre 2017 et Réponse de BAC du 29 novembre 2019, qui ne conteste pas que le Service de Médiation a disposé de 2002 à 2014 d'un certain nombre de badges côté-piste.

⁸ Réponse de BAC du 29 novembre 2019, p. 1.

⁹ Réponse de BAC du 21 juin 2019, § 4 et Réponse de BAC du 29 novembre 2019, p. 6.

¹⁰ Email du 26 octobre 2017 de M. Touwaide à M. Feist, annexe à l'email 23.

51. BAC lui a répondu, dans un email du 14 novembre 2017 de M. Wischhoff, que le Service de Médiation peut s'acquitter de sa tâche en collectant les informations pertinentes disponibles auprès de la DGTA, de Belgocontrol et de BAC, que les réunions peuvent se tenir du côté « landside » de l'aéroport, et que si des employés du Service de Médiation souhaitent voler dans le cockpit d'un avion, ils peuvent demander un badge temporaire¹¹.
52. Interrogé par le Service de Régulation sur ce qu'il répondait à ceci, le Service de Médiation n'a pas réagi.
53. BAC, pour sa part, a ajouté, dans sa réponse du 29 novembre 2019, que l'indépendance du Service de Médiation n'est pas opposable dans le cadre de la vérification des conditions règlementaires d'attribution d'un badge côté piste, et que le seul élément concret invoqué par le Service de Médiation pour justifier son besoin de badges côté piste, à savoir les réunions dans les bureaux du coordonnateur des créneaux, est démenti par les faits puisque, comme le démontre un courrier électronique de Didier Hocq, directeur général du coordonnateur des créneaux produit par BAC, il n'est nullement nécessaire d'être titulaire d'un badge côté piste pour accéder aux bureaux du coordonnateur des créneaux¹². BAC ajoute que les membres du Service de Médiation ne respectent même pas les règles d'utilisation des badges côté ville et mentionne un incident qui sera examiné ci-dessous, aux §§ 60 et suivants.
54. Dans un email du 26 juin 2019 adressé notamment à BAC, le Service de Médiation a indiqué avoir rencontré des techniciens en informatique ainsi que d'autres personnes disposant d'un badge leur donnant accès à toutes les zones de l'aéroport. Le Service de Médiation souligne par ailleurs qu'avant le retrait des badges du Service de Médiation, BAC s'était excusé pour sa mauvaise gestion dans la demande de badges¹³.
55. Le Service de Médiation semble par ailleurs considérer que l'obligation, pour BAC, de fournir des badges aux membres de ce service est fondée sur le fait que BAC est tenu d'octroyer des badges aux services du Service Public Fédéral (ci-après « SPF ») Mobilité et Transports, et que le Service de Médiation relève de ce SPF¹⁴. Dans un email du 11 décembre 2019 envoyé à BAC¹⁵, le Service de Médiation a cependant indiqué ne pas relever du SPF Mobilité et Transports et être autonome et indépendant. Il reproche à BAC de « cacher des choses » au Service de Médiation et de lui refuser des badges pour cette raison.
56. L'appréciation marginale à laquelle doit se limiter le Service de Régulation en l'espèce (voyez ci-dessus, § 46) ne lui permet pas de contrôler si le Service de Médiation a un besoin opérationnel d'accéder au côté piste de l'aéroport au sens des points 1.2.1.1, 1.2.2.1 et 1.2.3.1 de l'annexe du Règlement d'exécution 2015/1998 précité et de l'article 3 de l'Arrêté Royal du 3 mai 1991. Le Service de Régulation doit seulement vérifier si BAC, dans son appréciation de cette exigence, n'a pas commis de manquement manifeste à ses obligations.

¹¹ Email du 14 novembre 2017 de M. Wischhoff à M. Touwaide, annexe à l'email 23.

¹² Réponse de BAC du 29 novembre, p. 3 et annexe 1.

¹³ Email 40

¹⁴ Email 134.

¹⁵ Email 135.

57. En vertu de l'article 2 de l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, les missions du Service de Médiation sont :
- « - de recueillir et de diffuser les informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances occasionnées par les avions utilisant l'aéroport de Bruxelles-National en fonction des plaintes reçues;
 - de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National.
 - de faciliter les activités du Forum de concertation dont question à l'article 10, du présent arrêté en lui fournissant un support logistique et administratif et les informations utiles à son fonctionnement ».
58. BAC¹⁶ considère que l'exercice de ces missions ne nécessite pas un accès permanent au côté piste de l'aéroport, le Service de Médiation pouvant s'acquitter de ses missions, d'une part, en collectant les informations pertinentes disponibles auprès de la DGTA, de Belgocontrol et de BAC, et les réunions avec divers acteurs aéroportuaires pouvant se tenir du côté ville de l'aéroport, en ce compris les réunions avec le coordonateur des créneaux¹⁷ et, d'autre part, en faisant une demande de badge temporaire de visiteur lorsque l'exercice de ses missions nécessite un accès au côté piste. Le Service de Régulation constate qu'il existe ainsi, pour chacun des besoins invoqués par le Service de Médiation et mentionnés ci-dessus, des alternatives réalistes permettant au Service de Médiation d'exercer ses missions. L'appréciation de BAC n'est donc pas manifestement erronée.
59. La décision de BAC de ne plus octroyer aux membres du personnel du Service de Médiation de badge d'identification aéroportuaire côté piste ne constitue par conséquent pas un manquement manifeste de BAC à ses obligations en vertu de l'article 9, § 1^{er}, de l'arrêté licence.

4.1.1.5. Autre grief relatif à un badge côté ville

60. Le 28 novembre 2019, le Directeur du Service de Médiation a écrit au Service de Régulation pour lui faire part, notamment, du fait que le badge de son assistante lui avait été retiré le matin même et ce, pour une raison qu'il ignorait¹⁸.
61. Dans sa Réponse du 29 novembre 2019, BAC a exposé que le badge (côté ville) de Mme Mona Ounis, assistante personnelle du Directeur du Service de Médiation, avait été confisqué le 28 novembre car il était utilisé par d'autres employés du Service de Médiation sans que Mme Ounis ne soit présente et ce, alors que les badges aéroportuaires sont strictement personnels. Un rapport d'incident a été dressé¹⁹. Le Service de Régulation constate qu'il découle en effet du point 1.2.3.1 de l'annexe au Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et de l'article 6 de l'arrêté royal du 3 mai 1991, précités, que l'utilisation d'un badge d'identification d'aéroport est strictement réservée au titulaire de celui-ci.

¹⁶ Email du 14 novembre 2017 de M. Wischhoff à M. Touwaide, annexe à l'email 23.

¹⁷ Pièce 1 annexée à la Réponse de BAC du 19 novembre 2019.

¹⁸ Email 133.

¹⁹ Pièce 1ter annexée à la Réponse de BAC du 29 novembre 2019.

62. Le Service de Médiation n'a, pour sa part, fourni aucun élément qui démontrerait que ce badge aurait été confisqué à tort.
63. Appliquant la même appréciation marginale qu'en ce qui concerne le grief examiné ci-dessus relatif au retrait des badges côté piste, le Service de Régulation considère que BAC n'a pas manqué manifestement pas à ses obligations en vertu de l'article 9, § 1^{er}, de la licence en confisquant le badge de Mme Mona Ounis le 28 novembre 2019.

4.1.2. Les cartes de parking

64. Dans un email du 12 avril 2019 envoyé à BAC puis transféré au Service de Régulation²⁰, le Service de Médiation indique que la carte de parking du Service de Médiation lui donnant accès au parking P27 lui a été retirée et soutient qu'il s'agit d'une violation de l'article 9 de l'arrêté licence. De l'échange avec BAC sous cet email, il ressort que le Service de Médiation a depuis 2002 une carte de parking lui donnant accès au parking P20 ainsi que, depuis 2016, une carte lui donnant accès au parking P27. En février 2019, le Service de Médiation a demandé à BAC une deuxième carte de parking lui donnant accès au parking P27. Le 12 avril 2019, BAC a répondu au Service de Médiation que celui-ci n'était pas fondé à recevoir gratuitement des cartes de parking et a indiqué devoir bloquer la carte existante.
65. Le Service de Régulation a interrogé BAC et le Service de Médiation sur le fondement juridique de leurs positions respectives. Dans sa réponse du 21 juin 2019, BAC indique que le Service de Médiation ne fait pas partie des services devant avoir accès aux installations aéroportuaires, dont la liste exhaustive est prévue à l'article 9, § 2, de l'arrêté licence, et souligne que le Service de Médiation peut en revanche commander des cartes de stationnement payantes.
66. Il ressort par ailleurs d'un échange d'emails du 19 avril 2019 que BAC s'est partiellement ravisée et a indiqué au Service de Médiation que la carte de parking dont ce Service est déjà titulaire était toujours active. BAC y confirme cependant que si le Service de Médiation souhaite une carte de parking supplémentaire, il est tenu de la payer²¹.
67. Dans sa réponse à BAC du 19 avril 2019, le Service de Médiation a réitéré que BAC est tenue, en vertu de l'article 9 de la licence, de mettre tous les moyens à disposition du Service de Médiation pour aider celui-ci, mais a pris acte de la bonne volonté et du souci d'apaisement de BAC, et remercié celle-ci de bien vouloir maintenir un accès au parking P27.
68. Dans ces circonstances, le Service de Régulation constate que le grief du Service de Médiation est devenu sans objet.

²⁰ Email 14

²¹ Emails du 19 avril du Service de Médiation à BAC, Annexes 1 et 1.1 à la Réponse du BAC du 21 juin 2019.

4.2. La concertation avec le Service de Médiation

4.2.1. Grievs du Service de Médiation et circonstances factuelles

69. Dans sa plainte initiale, le Service de Médiation reproche à BAC de ne pas donner suite aux nombreuses demandes de réunions de concertation sur la qualité des informations fournies et soutient qu'il s'agit d'un manquement à l'article 10 de l'arrêté licence.
70. BAC, dans sa Réponse du 21 juin 2019, explique avoir proposé que M. Wischhoff joue le rôle de « personne de contact » pour le Service de Médiation auprès de BAC, ce que le Service de Médiation a accepté, et reproche au Service de Médiation de ne pas avoir respecté cet accord en continuant à s'adresser directement à M. Feist sans mettre M. Wischhoff en copie. BAC reproche également au Service de Médiation d'envoyer des emails dont le ton est extrêmement irrespectueux à des dizaines de personnes et notamment au Ministre de la Mobilité, son cabinet, la presse, etc.²²
71. Il ressort des différents échanges d'emails envoyés par BAC et par le Service de Médiation au Service de Régulation que le 29 mars 2017, le Service de Médiation a demandé à M. Feist de planifier une réunion afin de définir une procédure de communication lors des travaux et fermetures de pistes²³. M. Wischhoff lui a répondu le 27 avril en lui proposant de centraliser les questions du Service de Médiation et en lui indiquant qu'il estimait que la tenue d'une réunion n'était pas nécessaire. Le Service de Médiation a acquiescé²⁴.
72. Le 24 novembre 2017, le Service de Médiation a envoyé à M. Feist un email l'invitant à une réunion le 20 décembre à 10h00, et lui a envoyé un rappel le 19 décembre²⁵. En parallèle, M. Wischhoff a répondu par email à plusieurs questions du Service de Médiation²⁶.
73. Le 20 décembre 2017, la Directrice-adjointe du Service de Médiation a également envoyé un email à M. Feist afin de lui suggérer qu'une réunion se tienne entre eux en janvier 2018. M. Wischhoff lui a répondu que dans un but d'efficacité, BAC s'était organisée de manière à ce que toutes les questions du Service de Médiation soient lui directement et exclusivement adressées²⁷.
74. Le 10 janvier 2018, la Directrice-adjointe du Service de Médiation a indiqué à M. Wischhoff que son collaborateur M. Tuan Torck avait reçu une invitation à la réception du nouvel an de BAC, et demandé si elle pourrait également y être invitée, ce qui permettrait une rencontre « agréable pour un premier contact ». La Directrice-adjointe du Service de Médiation a également indiqué rester en attente de quelques propositions de dates de réunion professionnelle. M. Wischhoff lui a répondu qu'il ne pouvait pas l'ajouter à la liste des invités

²² Réponde du 21 juin 2019, § 6.

²³ Email 24.

²⁴ Annexe 6 à la Réponse de BAC du 21 juin 2019.

²⁵ Annexe 7 à la Réponse de BAC du 21 juin 2019.

²⁶ Annexe 8 à la Réponse de BAC du 21 juin 2019.

²⁷ Annexe 9 à la Réponse de BAC du 21 juin 2019.

à la réception, celle-ci étant définitivement établie et clôturée, mais lui a proposé des dates de réunion en janvier²⁸.

75. Une réunion s'est ensuite tenue le 30 janvier 2019.
76. Le 6 mai 2019, le Directeur du Service de Médiation a à nouveau demandé, dans un email à M. Feist²⁹, qu'une réunion de travail soit organisée entre le 13 et le 17 mai afin d'aborder les modalités d'une meilleure collaboration future. Le 7 mai, M. Feist a indiqué que BAC était prête à rencontrer le Service de Médiation et invité le Directeur du Service de Médiation à contacter M. Laurent Wischhoff, « qui coordonnera la participation des différents représentants de BAC ». M. Feist y indique que BAC a toujours été favorable à une collaboration efficace avec le Service de Médiation, « pour autant que cette collaboration se passe de façon respectueuse, professionnelle et structurée et dans le cadre légal qui définit le rôle de ce service ». Le 24 juin, le Directeur du Service de Médiation a proposé une réunion entre lui-même et M. Feist dans le courant de la semaine du 1^{er} juillet. M. Wischhoff lui a répondu le 26 juin qu'il était disponible pour le rencontrer le 17 juillet à 14h, de même que deux autres représentants de BAC. [REDACTED]
[REDACTED] Dans sa réponse du même jour, le Directeur du Service de Médiation a indiqué qu'il souhaitait une réunion avec des « personnes qui ont un mandat » car « venir assister puis dire on va en parler à Feist n'est pas une solution », et reproché à M. Wischhoff d'être « toujours personnellement incontactable »³⁰.
77. Le 26 juin, dans un email adressé notamment à BAC³¹, le Service de Médiation demande, de manière générale, de recevoir de la part de BAC « toutes les informations préalables sur des obstacles/travaux/entretien/balisage/nettoyage [...] qui ont un impact sur la disponibilité des pistes, avec une heure précise et claire de l'impact opérationnel », ainsi qu'un « retour du briefing météo quotidien », important selon lui car « on y discute du suivi ou non du PRS » or « en avertissant des risques de voler hors PRS on parvient à calmer la communauté ». Le Service de Médiation demande également que toute fermeture d'une piste soit annoncée préalablement avec une explication sur la justification de cette fermeture. Il propose la rédaction d'une convention de service entre BAC et le Service de Médiation, relative aux points suivants : « informations mises à disposition, cadre réglementaire, relations de bon voisinage, respect de chaque entité, respect du Droit et des Lois, mise à disposition de toutes les informations, évaluation trimestrielle, adaptation de la convention de confidentialité du 21 octobre 2002, climat serein et constructif de bonne entente, accès généralisé, transparence et confiance ». Il affirme encore être victime de « ségrégation basée sur l'appartenance à une communauté ».

²⁸ Annexe 10 à la Réponse de BAC du 21 juin 2019.

²⁹ Email 37.

³⁰ Email 37 et emails repris sous celui-ci.

³¹ Email 39.

78. BAC et le Service de Médiation échangent ensuite plusieurs emails, [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].
79. Le 15 juillet, après avoir été relancé par le Service de Médiation, M. Wischhoff indique que [REDACTED] a réunion ne peut se tenir. Le 16 juillet, par deux emails, le Service de Médiation intime à BAC l'ordre de se présenter le 17 juillet dans ses locaux, indiquant que c'est une obligation à respecter conformément à la licence³³. BAC ne fait pas suite à ce dernier email.
80. Les 16 et 17 juillet, en réaction à l'email susmentionné du 7 mai de M. Feist, le Service de Médiation décrit à BAC ce qu'il considère comme le « cadre légal » de son action, et indique notamment qu'il considère que cela inclut le fait de signaler les irrégularités ou infractions qu'il constate³⁴. Il indique d'ailleurs avoir signalé une série d'irrégularités et infractions constatées dans l'aéroport au Parquet du Procureur du Roi³⁵.
81. Le 9 octobre, le Service de Médiation a fait parvenir au Ministre de la Mobilité, au Service de Régulation et au SPF Mobilité et Transports, avec BAC en copie, une « décision motivée 17.006 relative au relais des informations indispensables de la part de BAC dans le respect de l'article 36 de sa licence » dans laquelle est rendu un « avis » contenant des recommandations. Ces recommandations correspondent aux griefs formulés par le Service de Médiation à l'encontre de BAC et faisant l'objet de la présente décision : redémarrage d'une « excellente collaboration » entre le Service de Médiation et BAC, transmission par BAC au Service de Médiation de « toutes les informations », reprise d'un dialogue constructif et positif entre les deux entités, respect strict de l'article 26 de la licence, acceptation que des réunions communes soient organisées³⁶.
82. Le 18 octobre, Mme Dupont, employée du Service de Médiation, écrit à BAC pour solliciter la tenue d'une réunion afin de « réduire les tensions et de pouvoir diffuser en temps réel des informations importantes sur les activités qui auraient un impact sur le PRS ». Elle demande à BAC d'indiquer quelle date pourrait lui convenir³⁷.
83. Le 24 octobre, le Service de Médiation se plaint auprès de BAC que l'un des collaborateurs de BAC a « bloqué » l'adresse email du Service de Médiation, produisant une réponse automatique en provenance de BAC mentionnant que son email précédent a été « rejeté »³⁸. Par d'autres emails des 23 mars, 25 mars, 30 avril, 6 mai et 7 mai 2020³⁹, le Service de Médiation s'est à nouveau plaint auprès du Service de Régulation que les adresses email du

³² Emails 43, 44, 50, 51.

³³ Emails 78 et 79.

³⁴ Emails 79 et 80.

³⁵ Email 81.

³⁶ Email 115.

³⁷ Email 119.

³⁸ Email 124.

³⁹ Emails 145, 148, 155., 162 et 163.

Service de Médiation étaient « bloquées » par BAC, produisant emails automatiques de rejet en provenance de BAC⁴⁰.

84. Dans un email du 30 juin 2020 adressé à BAC⁴¹, le Directeur du Service de Médiation, dans une volonté d'apaisement, a exprimé à nouveau son regret qu'aucune collaboration n'existe entre BAC et le Service de Médiation à l'exception de l'outil « Trackbox » et a exprimé son souhait de « repartir à zéro », au besoin en « s'effaçant » et en « mettant ses collaborateurs en avant ». Il rappelle que plus la communication est « claire, correcte, neutre et impartiale », plus les plaintes et réclamations diminueront. Il indique qu'à l'occasion des travaux de fermeture de la piste 25R, il souhaiterait « pouvoir diffuser des photos du chantier pour montrer que tout avance bien » et demande par conséquent à BAC :
- de l'autoriser avec badge tarmac à prendre des photos le long du chantier ;
 - de l'autoriser à prendre des photos d'avions, de bords de pistes, de mouvements d'avions, de la zone cargo pour illustrer les articles et le site internet du Service de Médiation ;
 - de l'autoriser à publier ces photos ;
 - de lui accorder à nouveau le badge côté piste dont il a disposé de 2002 à 2008 et de 2014 à 2016 ;
 - de répondre à ses questions, demandes d'information, précisions et autres suggestions dans les meilleurs délais ;
 - d'incorporer le Service de Médiation dans le listing de presse, les actions de presse et de relations publiques de BAC ; et
 - d'autoriser le Service de Médiation à publier les informations, communiqués, annonces, et photos de BAC, comme le Service de Médiation le fait avec Skeyes.
85. Le Service de Régulation n'a pas été informé des suites données à cet email.

4.2.2. Evaluation du Service de Régulation

86. En vertu de l'article 10 de l'arrêté licence, BAC est tenue de se concerter « avec les instances compétentes, dans le cadre de l'exécution des services publics dans elles sont en charge, afin de permettre un service optimal » et de transmettre tous les ans au Service de Régulation « un rapport relatif à cette concertation ». Ces obligations concernent notamment le Service de Médiation, qui est une instance compétente chargée d'une mission de service public en lien avec l'exploitation de l'aéroport.
87. L'obligation de BAC de se concerter avec le Service de Médiation découle également de l'article 36 de la licence, en vertu duquel BAC doit « collaborer étroitement avec le Service de Médiation [...] quant au traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores ».
88. Cette obligation de concertation et de collaboration étroite implique notamment la tenue de réunions lorsque le Service de Médiation en fait la demande et ce, de manière raisonnable.

⁴⁰ Emails 145, 148 et 155.

⁴¹ Email 162.

Cette obligation implique également que BAC soit représentée à ces réunions par des personnes habilitées à prendre position au nom de BAC, de par leur fonction ou leur mandat.

89. Cette obligation implique également le maintien d'une communication effective entre BAC et le Service de Médiation.
90. En l'espèce, les multiples échanges écrits entre BAC et le Service de Médiation que ces entités ont transmis au Service de Régulation démontrent la relation difficile entre ces entités, ou, à tout le moins, entre certaines personnes au sein de ces entités. Les tensions sont évidentes et une certaine agressivité ressort de plusieurs écrits. Bien que regrettables, ces circonstances ne dispensent cependant pas BAC du respect des obligations susmentionnées.
91. [REDACTED]
92. Depuis le 26 mai 2019, plusieurs demandes du Service de Médiation qu'une réunion soit organisée entre ce Service et BAC sont restées sans suite positive de la part de BAC.
93. De plus, ainsi qu'en attestent plusieurs emails transmis par le Service de Médiation au Service de Régulation, une ou plusieurs adresses emails du Service de Médiation ont été « rejetées » à plusieurs reprises par le système informatique de BAC.
94. Le Service de Régulation considère qu'en refusant de manière prolongée de rencontrer le Service de Médiation et en rendant difficile pour ce Service de contacter BAC par le biais du blocage d'adresses emails, BAC manque à ses obligations, en vertu des articles 10 et 36 de l'arrêté licence, de se concerter avec le Service de Médiation et de collaborer étroitement avec ce Service.

4.3. La collaboration étroite et la mise à disposition des données

95. Le Service de Médiation soutient que BAC ne respecte pas l'article 36 de l'arrêté licence car elle ne collabore pas étroitement le Service de Médiation en ne répondant pas à ses questions, en ne fournissant pas toutes les informations indispensables au bon fonctionnement de ce service, et en ne mettant pas à la disposition de ce service toutes les données dont elle dispose.
96. Le Service de Médiation invoque ainsi (i) une série de cas dans lesquels BAC n'a pas respecté ses obligations envers ce Service à l'occasion de déviations du « Preferential Runway System » (système d'utilisation préférentielle des pistes, ci-après « PRS »). Le Service de Médiation reproche également à BAC de refuser de lui faire parvenir (ii) les informations nécessaires à l'information des voyageurs aériens dans le contexte de l'annulation de nombreux vols en raison de la pandémie de Covid-19, ainsi que (iii) d'autres informations, notamment relatives aux mesures prises, dans le cadre de la pandémie de Covid-19, pour éviter les contaminations en provenance d'autres pays.

97. Ces griefs seront examinés tour à tour dans les trois sous-sections suivantes (4.3.1 ; 4.3.2 et 4.3.3).

4.3.1. Changements dans l'utilisation des pistes

4.3.1.1. Griefs du Service de Médiation

98. Le Service de Médiation soutient que BAC ne lui fournit pas toutes les informations nécessaires au bon fonctionnement de ce Service en ce qui concerne les déviations au PRS, système d'utilisation préférentielle des pistes. Plus particulièrement, le Service de Médiation invoque les cas suivants :

- 1) 23 mars 2019 : La piste 25R a été fermée à 13h00 pour travaux de balisage. Le Service de Médiation soutient qu'aucune information préalable n'a été diffusée sur le site internet de BAC et Skeyes relatif à l'utilisation des pistes, « BATC.be », ou envoyée au Service de Médiation. Le NOTAM⁴² A0973/19 annonçant cette fermeture a été publié le jour-même à 12h24. En raison de cette fermeture, entre 13h00 et 23h00 environ, les avions ont atterri sur la piste 01, et décollé sur la piste 07R, entraînant, selon le Service de Médiation, un grand nombre de plaintes auprès du Service de Médiation.
- 2) 31 mars 2019 : Le *taxiway* Z a été fermé à partir de 12h00. Un NOTAM A1081/19 l'annonçant a été publié le jour même à 9h05, puis deux NOTAM A1076/19 et A1077/19 annonçant la limitation de la distance d'atterrissage/de décollage sur la piste 25L/07R. L'utilisation des pistes, à ce moment-là, n'était pas celle du PRS en raison des conditions météorologiques. La fermeture du *taxiway* a entraîné une déviation de cet usage autre que le PRS, ce qui, selon le Service de Médiation, a généré un nombre considérable de plaintes. Le Service de Médiation reproche à BAC de ne pas avoir annoncé ces travaux⁴³.
- 3) 22 avril 2019 : La piste 01/19 a été fermée pour cause de travaux, ce qui a été annoncé par un NOTAM A1368/19. Le site BATC.be ne l'avait pas annoncé⁴⁴.
- 4) 15 juin : Le site BATC.be annonce qu'en raison de travaux sur les pistes 07R/25L et 01/19, c'est la piste 25R sera utilisée, mais indique également que la piste 07L/25R est fermée. Une remarque précise notamment que « le matin de la date prévue des travaux, on décidera en fonction des prévisions météo si les travaux auront lieu ». Les tracés radars confirment que c'est bien la piste 25R qui a été utilisée. Le Service de Médiation reproche à BAC la publication d'informations erronées⁴⁵.
- 5) 22 juin : Le Service de Médiation reproche à BAC une « communication fautive dans les heures, dans les périodes, sur des travaux [ayant] créé la confusion et [...] induit un nombre de plaintes »⁴⁶.

⁴² « Notice to Airmen », « messages aux navigants aériens ».

⁴³ Email 8.

⁴⁴ Email 21.

⁴⁵ Emails 27, 28 et 31

⁴⁶ Email 34

- 6) 27 juin : Le Service de Médiation demande à BAC de lui indiquer dans l'heure si une grue qui bloque l'usage de la piste 01 sera retirée pour la nuit, et lui demande si des perturbations « chasse aux lapins » sont prévues pour le weekend des 29 et 30 juin⁴⁷. M. Wischhoff lui répond dans l'heure que la piste 01 sera utilisable ce soir-là, et qu'aucune chasse aux lapins n'est prévue pour le weekend⁴⁸. Le Service de Médiation, en réponse, semble-t-il, à sa demande d'informations relatives à cette grue, a reçu une réponse automatique d'absence de Mme Vandendriessche, employée de BAC, et s'en est plaint auprès de BAC, pointant son manque de sérieux et de communication⁴⁹.
- 7) 6 et 7 juillet : Le 8 juillet, le Service de Médiation regrette que des informations contradictoires aient été publiées sur le compte « Twitter » de BAC et sur le site BATC.be à propos de l'impact du Tout de France les 6 et 7 juillet⁵⁰.
- 8) 31 juillet : Un NOTAM a été publié le 30 à 23h27 annonçant des travaux sur la piste 25R de 2h00 à 5h00 le 31, avec impact sur PRS. Le Service de Médiation, dans un email du 31 juillet à BAC⁵¹, regrette ne pas en avoir été informé à l'avance. M. Wischhoff lui a répondu le même jour que les travaux avaient été annoncés à 17h, « dès confirmation de tous les éléments relatifs aux travaux et à l'utilisation des pistes »⁵².
- 9) 16 août : Le vendredi 16 août, jour que le Service de Médiation qualifie de jour de « pont » lors duquel les administrations étaient fermées, BAC a publié en soirée une rectification de suspension des travaux prévus le samedi 17 août. Le Directeur du Service de Médiation indique l'avoir vue vers 23h00 et avoir donc pu la publier à temps. Il demande cependant s'il ne serait pas envisageable que BAC informe systématiquement le Service de Médiation par email de ce genre de communications urgente ou de dernière minute, et rappelle que les informations publiées à l'avance « calment les riverains »⁵³.
- 10) 9 septembre : Le Directeur du Service de Médiation regrette que, alors que le site BATC.be indique que deux pistes seront fermées en raison de travaux de 13h30 à 18h00, en pratique, ces travaux n'ont pas lieu et qu'aucune piste n'ait été fermée, sans que le Service de Médiation n'en ait été averti officiellement. Il souligne que « ce genre de mauvaise communication attise les plaintes, les augmente et crée des conflits »⁵⁴.
- 11) 7 octobre : Le Directeur du Service de Médiation reproche à BAC que 3 informations différentes aient été successivement publiées sur le site de BATC.be à propos de travaux la nuit du 5 au 6 octobre. Il indique que « quand une information est remplacée par une

⁴⁷ Email 46.

⁴⁸ Email 48.

⁴⁹ Email 55.

⁵⁰ Email 72.

⁵¹ Email 91.

⁵² Email 92.

⁵³ Email 95.

⁵⁴ Email 109.

autre information mieux actualisée, il convient de supprimer la première information »⁵⁵.

- 12) 11 octobre 2019 : Le Directeur du Service de Médiation reproche à BAC que deux pistes aient été fermées pour la nuit, ainsi que cela apparaît dans deux NOTAM, sans qu'aucune information à ce sujet n'ait été publiée sur le site BATC.be. Il concède que ces fermetures n'ont eu aucun impact sur le PRS mais considère qu'une bonne communication implique de « tout annoncer »⁵⁶.
- 13) 17 octobre : Le Directeur du Service de Médiation relève que la veille au soir, un avis a été publié sur le site BATC.be à 18h00, annonçant que le PRS serait modifié la nuit à cause d'un exercice de déneigement. Il regrette de ne pas en avoir été informé directement, relevant que les membres du Service de Médiation ne sont pas « vissés au site BATC »⁵⁷.
- 14) 21 octobre : Le Directeur du Service de Médiation relève que le site BATC.be contient des informations incorrectes sur les pistes utilisées ce jour-là. Il souligne que c'est une information « fautive qui ne respecte pas l'article 36 de la licence de BAC »⁵⁸.
- 15) 24 octobre : Le Directeur du Service de Médiation relève que la nuit précédente, les pistes 01/19 et 07R/25L ont été fermées à tout trafic entre 23h00 et 03h26 pour un exercice d'entraînement au déneigement des pistes organisé par BAC, ce qui a entraîné changement d'utilisation des pistes, 8 avions ayant déviés, sans qu'aucune information n'ait été publiée sur le site BATC.be ni transmise au Service de Médiation⁵⁹. Plus tard le même jour, le Directeur du Service de Médiation relève que le site BATC.be annonce une fermeture de piste pour exercice de déneigement pour la nuit du 24 au 25 octobre 2019, mais qu'il s'agit, selon lui, probablement d'une erreur puisque ces fermetures ont été réalisées, sans avertissement préalable, au cours de la nuit précédente⁶⁰. Le 25 octobre, le Directeur du Service de Médiation regrette qu'aucune réponse n'ait été apportée à ses précédents emails⁶¹.
- 16) 29 octobre : Le Directeur du Service de Médiation demande à BAC si les exercices avec impact sur le PRS prévus pour les 30 et 31 octobre sont toujours prévus, au regard notamment des prévisions météorologiques. Le même jour, M. Whischhoff lui répond que, comme indiqué sur le site BATC.be, la décision sera prise le lendemain, après le briefing météo de 16h00. Le 31, le Directeur du Service de Médiation regrette que les exercices prévus aient finalement été modifiés à 23h00, et sans que le Service de Médiation n'en soit informé, de sorte que la publication faite sur le site BATC.be et rediffusée par le Service de Médiation n'était plus pertinente. Il rappelle que cela

⁵⁵ Email 114.

⁵⁶ Email 116.

⁵⁷ Email 118.

⁵⁸ Email 121.

⁵⁹ Email 123.

⁶⁰ Email 126.

⁶¹ Email 127.

augmente inutilement les plaintes et regrette un manque le « manque d'empathie » de M. Feist et un « manque chronique et répétitif d'information »⁶².

- 17) 17 décembre : Le Directeur du Service de Médiation reproche à BAC d'annoncer erronément des décollages sur la piste 19, ce qui a généré plusieurs plaintes ce jour-là⁶³.
 - 18) 17 février 2020 : Le Directeur du Service de Médiation regrette que BAC ait communiqué à la presse des informations erronées sur le trafic du 16 février au soir⁶⁴.
 - 19) 1^{er} avril 2020 : Le Directeur du Service de Médiation regrette que des travaux aient eu lieu sur la piste 25R le 30 mars 2020, entraînant une déviation au PRS et le survol de quartiers densément peuplés en période de confinement. Il regrette que ces travaux n'ont pas été annoncés et que le Service de Médiation n'en a pas été prévenu, ce qui a généré inutilement une hausse des réclamations⁶⁵.
 - 20) 1^{er} avril 2020 : Le Directeur du Service de Médiation constate que des « travaux de maintenance – surface en dur » avec impact sur les pistes 25R et 25L sont annoncés deux fois pour le 1^{er} avril, une fois à 11h00, et la deuxième fois à 15h00. Il considère que ceci démontre combien la communication de l'aéroport est déficiente⁶⁶.
 - 21) 2 mai 2020 : Le Directeur du Service de Médiation indique que la mise hors service temporaire de la piste 25L modifie les conditions techniques de l'aéroport et demande par conséquent à BAC de lui adresser une copie de l'autorisation ministérielle dûment motivé qui l'autorise à modifier le système d'utilisation des pistes depuis le 18 mars 2020⁶⁷.
 - 22) 4 mai 2020 : Le Directeur du Service de Médiation reproche à BAC que des travaux non annoncés de tonte des abords de la piste 25R aient été entrepris le 3 mai 2020, entraînant la fermeture de la piste 25R et donc une déviation au PRS, sans annonce préalable sur le site BATC.be et sans que le Service de Médiation n'en ait été averti⁶⁸.
 - 23) 6 mai 2020 : Le Directeur du Service de Médiation reproche à BAC la publications d'informations erronées sur le site BATC.be, selon lequel des travaux de maintenance avec impact sur toutes les pistes de l'aéroport seraient prévus pour le 11 mai⁶⁹.
99. Le 11 avril 2019, Le Directeur du Service de Médiation a également demandé à BAC, par courrier électronique, si des travaux impactant le PRS étaient prévus pour l'été 2019⁷⁰. Cette

⁶² Email 129.

⁶³ Email 136.

⁶⁴ Email 138.

⁶⁵ Email 149.

⁶⁶ Email 150.

⁶⁷ Email 157.

⁶⁸ Email 159.

⁶⁹ Email 161.

⁷⁰ Email 38.

demande a été réitérée le 24⁷¹ et le 26 juin⁷². Le 26 juin, M. Wischhoff lui a répondu qu'il n'y a pas de « grands travaux de rénovation des pistes prévus cet été », que le « programme courant de travaux préventifs et d'entretien des pistes se poursuit toute l'année au cours de l'été également » et que les travaux ayant une incidence sur le PRS « feront l'objet chaque semaine d'annonces sur le site BATC.be »⁷³.

100. Comme indiqué ci-dessus au § 77, le 26 juin 2019, dans un email adressé notamment à BAC⁷⁴, le Directeur du Service de Médiation, demande, de manière générale, de recevoir de la part de BAC « toutes les informations préalables sur des obstacles/ travaux/ entretien/ balisage/ nettoyage [...] qui ont un impact sur la disponibilité des pistes, avec une heure précise et claire de l'impact opérationnel », ainsi qu'un « retour du briefing météo quotidien », important selon lui car « on y discute du suivi ou non du PRS » or « en avertissant des risques de voler hors PRS on parvient à calmer la communauté ». Le Directeur du Service de Médiation demande également que toute fermeture d'une piste soit annoncée préalablement avec une explication sur la justification de cette fermeture. Il propose la rédaction d'une convention de service entre BAC et le Service de Médiation, relative aux points suivants : « informations mises à disposition, cadre réglementaire, relations de bon voisinage, respect de chaque entité, respect du Droit et des Lois, mise à disposition de toutes les informations, évaluation trimestrielle, adaptation de la convention de confidentialité du 21 octobre 2002, climat serein et constructif de bonne entente, accès généralisé, transparence et confiance ».
101. Dans une « décision motivée 17.006 du Collège des Médiateurs Aériens », datée du 9 septembre 2019, le Collège des Médiateurs a, par ailleurs, adressé à BAC les recommandations suivantes :
- « - Article 1 : il est recommandé que le CEO de la société anonyme Brussels Airport Company donne toutes les instructions nécessaires pour qu'une excellente collaboration redémarre avec le Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National
 - Article 2 : il est recommandé au CEO de la société anonyme Brussels Airport Company de donner instruction à ses services de transmettre toutes les informations au Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National
 - Article 3 : il est recommandé de reprendre un dialogue constructif et positif entre la société anonyme Brussels Airport Company et le Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, dont principalement avec les médiateurs-adjoints
 - Article 4 : il est recommandé de veiller au respect strict de l'article 36 de la licence aéroportuaire détenue par la société anonyme Brussels Airport Company
 - Article 5 : il est recommandé d'accepter que des réunions communes soient organisées
 - Article 6 : une expédition de la présente décision motivée du Collège des Médiateurs sera transmise au Ministre Fédéral de la Mobilité, au Directeur Général du Transport Aérien du SPF Mobilité et Transports, au Directeur du service de régulation de l'aéroport et au CEO de la société anonyme Brussels Airport Company ».

⁷¹ Email 36.

⁷² Email 38.

⁷³ Email 41.

⁷⁴ Email 39.

4.3.1.2. Position de BAC

102. BAC, dans sa Réponse du 21 juin 2019, expose que comme convenu avec Skeyes, elle communique à l'avance sur le site BATC.be tous les travaux importants et tous les travaux ayant une incidence sur le PRS. Elle expose qu'environ 200 travaux ont été annoncés en 2018 (environ 1300 travaux ayant été réalisés côté piste cette année-là, la majorité des travaux n'ayant aucun impact sur le PRS).
- 1) En ce qui concerne plus particulièrement la fermeture de la piste 25R le 23 mars 2019, BAC expose qu'une erreur humaine est à l'origine de l'absence d'annonce préalable et qu'il ne s'agit aucunement d'une omission délibérée⁷⁵.
 - 2) En ce qui concerne les travaux du 31 mars 2019, BAC souligne que les travaux n'ont pas été annoncés car ils n'entraînaient pas de déviation au PRS, la déviation au PRS ce jour-là ayant été due aux conditions météorologiques. Interrogée par le Service de Régulation sur la question de savoir s'il existait un système alternatif d'utilisation des pistes, BAC a indiqué que ce n'était pas le cas⁷⁶.
 - 3) En ce qui concerne la fermeture de la piste 01/19 le 22 avril, BAC expose que les travaux de tonte ayant eu lieu le long de cette piste l'ont été à la demande de Skeyes et non de BAC et que ces travaux ont pu avoir lieu car cette piste n'était pas utilisée en raison de conditions météorologiques⁷⁷.
 - 4) En ce qui concerne l'erreur de communication du 15 juin, BAC souligne qu'une erreur s'est glissée dans la communication, et que c'est « de toute évidence » la piste 25L, sur laquelle les travaux étaient annoncés, qui allait être fermée. BAC soutient que le Directeur du Service de Médiation a exploité cette erreur pour « faire croire que BAC aurait annoncé des travaux sur une piste (25R) sans que ceux-ci aient effectivement lieu »⁷⁸.
 - 5) En ce qui concerne la communication du 22 juin que le Service de Médiation prétend fautive, BAC produit un extrait du site BATC.be⁷⁹ et explique que les deux types de travaux annoncés l'ont été pour de longues plages horaires, précision étant faite que la décision de savoir si les travaux auraient lieu serait prise le matin même en fonction des prévisions météorologiques. BAC explique qu'en fin de compte, ces travaux ont bien eu lieu mais pendant des plages horaires plus restreintes et qu'en toute hypothèse, le PRS n'a pas pu être appliqué le 22 juin en raison des conditions météorologiques.
 - 6) En ce qui concerne l'échange des 27 et 28 juin 2019, BAC souligne que cet échange est concomitant à l'autre échange d'emails mentionné ci-dessus au §76, relatif à l'impossibilité de tenir une réunion tant que le Directeur du Service de Médiation ne rectifierait pas par écrit les propos insultants qu'il aurait eu, selon BAC, à l'encontre d'un

⁷⁵ Réponse du 21 juin 2019, § 7.

⁷⁶ Réponse du 21 juin 2019, § 8.

⁷⁷ Réponse du 21 juin 2019, § 9.

⁷⁸ Réponse du 29 novembre 2019, p. 9.

⁷⁹ Pièce 7 de BAC annexée à sa Réponse du 29 novembre 2019.

employé de BAC. BAC relève par ailleurs le « ton inapproprié, voire impoli » utilisé par le Directeur du Service de Médiation, reproche à ce dernier, sachant M. Wischhoff en congé le vendredi 28 juin, de l'avoir appelé à de multiples reprises dès 7h00, « laissant plusieurs messages en hurlant sur la boîte vocale de son GSM », et d'avoir ensuite adressé plusieurs emails à différents employés de BAC et, de manière générale, une « attitude agressive et irrationnelle »⁸⁰. BAC a par ailleurs répondu aux demandes d'information du Service de Médiation⁸¹.

- 7) En ce qui concerne la prétendue erreur de communication relative au départ du Tour de France les 6 et 7 juillet 2019, BAC relève que les informations publiées sur le site BATC.be étaient correctes et que la publication sur Twitter l'était également, bien que plus courte. BAC considère que la réaction du Directeur du Service de Médiation à ce propos est irrationnelle et « manifestation destinée à porter atteinte à l'image de BAC »⁸².
- 8) En ce qui concerne les travaux du 31 juillet, BAC relève que les travaux ont bel et bien annoncés sur BATC.be la veille à 17h00, ce qu'atteste un extrait du système informatique de BAC utilisé pour les publications sur le site BATC.be⁸³.
- 9) En ce qui concerne la publication du 16 août 2019, BAC explique qu'elle concerne le report de travaux en raison d'un changement dans les conditions météorologiques, ce qui par définition intervient de façon aléatoire, et relève que la publication a été réalisée le 16 août à 10h06, ce qu'atteste un extrait du système informatique de BAC utilisé pour les publications sur le site BATC.be⁸⁴.
- 10) En ce qui concerne les travaux annoncés mais n'ayant pas eu lieu le 9 septembre, BAC indique que ces travaux « ont effectivement été annulés sans que les équipes de terrain aient communiqué l'information au département communication » chargé de la mise à jour sur site BATC.be. BAC indique que dans le cadre de l'amélioration en cours du site BATC.be, l'information concernant le statut des travaux sera automatisée, ce qui permettra d'éviter ce type d'incident⁸⁵.
- 11) En ce qui concerne les informations prétendument contradictoires publiées sur le site BATC.be à propos de travaux la nuit du 5 au 6 octobre, BAC expose que ces informations ne sont pas contradictoires mais sont relatives à des travaux différents, programmés au même moment pour deux d'entre eux, et qui ont bien eu lieu.
- 12) En ce qui concerne la fermeture de piste non annoncée la nuit du 11 octobre, BAC indique que les travaux en cause n'avaient pas d'impact sur le PRS, ce que ne conteste par le Service de Médiation⁸⁶.

⁸⁰ Réponse du 29 novembre 2019, p. 12, et annexes A9, A10, A11 et A12.

⁸¹ Annexe A12 à la Réponse du 29 novembre 2019.

⁸² Réponse du 29 novembre 2019, p. 12.

⁸³ Réponse du 29 novembre 2019, p. 13 et annexe 8.

⁸⁴ Réponse du 29 novembre 2019, p. 14 et annexe 10.

⁸⁵ Réponse du 29 novembre 2019, p. 14.

⁸⁶ Réponse du 29 novembre 2019, p. 15 et Email 116.

- 13) En ce qui concerne l’avis publié le 16 octobre annonçant un exercice de déneigement avec impact sur le PRS, BAC démontre qu’il a été publié à 16h42⁸⁷ et non à 18h comme le soutient le Service de Médiation.
- 14) En ce qui concerne les informations publiées le 21 octobre et dont le Service de Médiation soutient qu’elles sont erronées, BAC expose que les informations publiées sur l’usage des pistes relèvent de la responsabilité de Skeyes et non de BAC⁸⁸.
- 15) En ce qui concerne l’exercice de déneigement la nuit du 23 au 24 octobre, BAC ne conteste pas que l’exercice a eu lieu sans annonce préalable et confirme que, comme le supposait le Directeur du Service de Médiation, l’annonce relative aux travaux de déneigement pour la nuit du 24 au 25 était erronée, ces travaux ayant été réalisés la nuit précédente. BAC explique que ce type de déperdition d’information et de contrôle dans la chaîne de communication entre les différents services de BAC sera solutionnées dans le cadre du processus d’amélioration du site BATC.be, qui devait avoir lieu dans les semaines suivant le 29 novembre 2019⁸⁹.
103. BAC n’a pas été interrogée sur les autres griefs similaires du Service de Médiation repris sous les numéros 16 à 23 au § 98 ci-dessus par le Service de Régulation, qui s’estime suffisamment informé.
104. De manière générale, BAC expose que c’est en coopération avec Skeyes qu’elle détermine les informations concernant les travaux qui doivent être publiés sur BATC.be. Les informations relatives aux travaux et à l’indisponibilité des pistes proviennent de BAC et les informations sur les répercussions quant à l’usage des pistes relèvent de la responsabilité de Skeyes. BAC souligne que le Service de Médiation a salué les efforts déployés par BAC et Skeyes à cet égard dans son rapport annuel 2018⁹⁰. Interrogée à ce sujet par le Service de Régulation, BAC explique qu’annoncer les travaux qui n’ont aucun impact sur le PRS serait très « intensif », et qu’en définitive, la population souhaite être informée des travaux qui la concernent. Elle concède que compte tenu des travaux effectués, cela peut entraîner une marge d’erreur, par exemple lorsque des travaux sont prévus et annoncés, puis finalement reportés⁹¹.
105. Interrogée à ce sujet par le Service de Régulation, BAC indique qu’elle ne voit pas d’objection à ce que les messages publiés sur BATC.be soient également diffusés par le Service de Médiation via ses propres canaux de communication. BAC n’est cependant pas favorable à la publication d’informations sur un plus grand nombre de travaux vu notamment la difficulté de sélectionner de manière fiable les travaux ayant un impact possibles sur l’utilisation des pistes hors PRS et vu les changements qui peuvent intervenir dans la planification des travaux, par exemple lorsque des travaux sont effectués en raison d’une déviation au PRS décidée sur la base des conditions climatiques. BAC allègue, à cet égard, que le Service de

⁸⁷ Réponse du 29 novembre 2019, p. 16 et annexe 13.

⁸⁸ Réponse du 29 novembre 2019, p. 16.

⁸⁹ Réponse du 29 novembre 2019, p. 17.

⁹⁰ Réponse du 21 juin 2019, § 12, et Rapport Annuel 2018 du Service de Médiation.

⁹¹ Réponse du 21 juin 2019, § 12 et Réponse du 29 novembre 2019, p. 7.

Médiation publie parfois à tort des informations sur des travaux non annoncés dont ce Service estime qu'ils ont un impact sur l'utilisation des pistes, alors que la déviation au PRS est due aux conditions météorologiques et les travaux, effectués pour profiter de cette opportunité⁹².

106. BAC souligne par ailleurs que Skeyes est exclusivement compétent pour décider de l'utilisation des pistes, cette utilisation étant influencée par divers facteurs, la disponibilité des pistes, qui relève de la responsabilité de BAC, étant l'un de ces facteurs. BAC reproche au Service de Médiation de s'adresser systématiquement à BAC plutôt qu'à Skeyes pour obtenir des informations sur les raisons des changements dans l'utilisation des pistes, ce qui, selon BAC, a pour effet de « concentrer la critique sur BAC dans un domaine, la sélection des pistes, qui ne relève en réalité pas de ses compétences ». BAC soutient que la recherche des causes d'un changement dans l'utilisation des pistes doit commencer par la vérification auprès de Skeyes de cette cause, et c'est seulement si cette cause est l'indisponibilité d'une piste qu'il convient de s'adresser à BAC pour obtenir des informations relatives à cette indisponibilité⁹³.
107. En réponse à une question du Service de Régulation interrogeant BAC sur la possibilité et l'opportunité de prévoir un système d'alerte automatique par email auquel les personnes survolées ou, à tout le moins, le Service de Médiation pourraient souscrire directement sur le site BATC.be, BAC a indiqué qu'un tel système serait mis en place dans le courant de 2020⁹⁴.
108. BAC explique, dans sa Réponse du 29 novembre 2019, avoir mis en place une permanence afin de mettre à jour en temps réel, soirs et weekends compris, les informations relatives à l'évolution des travaux et la disponibilité des pistes. BAC explique que cette amélioration faisait notamment suite à des demandes du Service de Médiation, qui souhaitait lui-même assurer une permanence via ses propres canaux de communication⁹⁵.

4.3.1.3. Evaluation du Service de Régulation

109. L'article 36 de l'arrêté licence impose à BAC de collaborer étroitement avec le Service de Médiation « quant au traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores » et de mettre à sa disposition « 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 du 15 mars 2002.
110. Cette disposition doit être lue en combinaison avec l'article 3 de l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, en vertu duquel le Service de Médiation « bénéficie dans une mesure et un délai raisonnable [...] des informations dont disposent [...] l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National [...] et qui sont nécessaires à l'exécution de ses missions », et avec l'article 5 du même arrêté royal,

⁹² Réponse du 21 juin 2019, § 15.

⁹³ Réponse du 29 novembre 2019, p. 7.

⁹⁴ Réponse du 29 novembre 2019, p. 8.

⁹⁵ Comme l'indique une publication sur le réseau social Facebook produite par BAC, le Service de Médiation a par la suite renoncé à assurer cette permanence le soir et le weekend ; annexe 9 à la Réponse de BAC du 29 novembre 2019.

en vertu duquel les missions du Service de Médiation comprennent la collecte de tous les renseignements pertinents.

111. Ces dispositions obligent donc BAC à fournir dans un délai raisonnable au Service de Médiation les données dont il dispose et qui sont nécessaires à l'exercice des missions que lui confère l'arrêté royal du 15 mars 2002. Ceci inclut l'obligation, pour BAC, de répondre avec diligence aux demandes d'informations que lui adresse le Service de Médiation.
112. Les griefs du Service de Médiation dont la liste est reprise aux §§ 98 et suivants ci-dessus ne concernent pas des cas où BAC aurait omis de répondre à des demandes d'informations de BAC. Ainsi, les échanges relatifs à plusieurs griefs du Service de Médiation font apparaître certaines demandes d'informations de la part du Service de Médiation, mais BAC y a donné suite, le cas échéant après un ou plusieurs rappels, et ce n'est pas d'une absence complète de réponse que semble se plaindre le Service de Médiation.
113. Les griefs du Service de Médiation dont la liste est reprise aux §§ 98 et suivants ci-dessus peuvent être classés en trois catégories :
 - certains, tels les griefs numérotés 1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 14 et 15 sont relatifs à ces cas où le Service de Médiation reproche à BAC la publication d'informations qu'il considère erronées, ou la non-publication d'informations que BAC reconnaît devoir être publiées ou transmises ;
 - d'autres, tels les griefs numérotés 8, 9 et 13, sont relatifs à des cas où le Service de Médiation reproche le caractère tardif de la publication de BAC ;
 - d'autres, enfin, tels les griefs numérotés 2, 3, 12 sont relatifs à des cas où le Service de Médiation reproche à BAC la non-publication ou la non-transmission d'informations que BAC estime ne *pas* devoir publier ou transmettre, et sont relatifs, principalement, aux travaux n'ayant pas d'impact sur le PRS.
114. En ce qui concerne les publications que le Service de Médiation considère comme erronées, parmi les 15 griefs, numérotés de 1 à 15 ci-dessus, à propos desquels le Service de Régulation a interrogé BAC, il apparaît qu'une erreur a effectivement été commise par BAC à seulement 3 reprises (griefs 1, 4 et 15). Ces erreurs sont regrettables et BAC a indiqué, dans sa réponse du 29 novembre 2019, avoir prévu une amélioration de la transmission d'informations entre ses services dans le cadre d'un processus d'amélioration du site BATC.be, qui devait avoir lieu dans les semaines suivant le 29 novembre 2019. Les erreurs de ce type, vu leur nombre limité et vu le processus entamé par BAC pour les éviter à l'avenir, ne peuvent pas dans le cas d'espèce être considérées comme un manquement, par BAC, à son obligation, aux termes de l'article 36 de l'arrêté licence, de fournir avec au Service de Médiation les données dont il dispose et qui sont nécessaires à l'exercice des missions de ce Service.
115. En ce qui concerne les informations que le Service de Médiation considère comme transmises tardivement, en ce qui concerne les griefs 8, 9 et 13 auxquels BAC a eu l'occasion de répondre, BAC a établi avoir publié l'information plus tôt qu'allégué par le Service de Médiation. De manière générale, aucune règle n'établit précisément dans quel délai BAC doit publier les informations relatives aux travaux affectant l'utilisation des pistes, l'article 3 précité de l'arrêté royal du 15 mars 2002 prévoyant seulement que les informations doivent être transmises dans un délai raisonnable.

116. De même, en ce qui concerne les griefs relatifs aux informations que BAC estime ne pas devoir communiquer ou publier, mais que le Service de Médiation regrette ne pas avoir reçues, il convient de constater qu'aucune règle n'établit précisément les informations relatives aux travaux affectant l'utilisation des pistes que BAC doit transmettre au Service de Médiation. L'article 3 précité de l'arrêté royal du 15 mars 2002 prévoit seulement que le Service de médiation doit bénéficier « dans une mesure raisonnable » des informations « qui sont nécessaires à l'exécution de ses missions ».
117. L'email du 26 juin 2019⁹⁶ du Service de Médiation adressé notamment à BAC et mentionné ci-dessus au § 100, dans lequel le Service de Médiation demande à recevoir de la part de BAC « toutes les informations préalables sur des obstacles/travaux/entretien/ balisage/nettoyage [...] qui ont un impact sur la disponibilité des pistes, avec une heure précise et claire de l'impact opérationnel », ainsi qu'un « retour du briefing météo quotidien » et l'annonce de toute fermeture de piste, ne pourrait être considéré comme fixant de telles règles précises. Il n'est pas formulé comme une décision mais comme une proposition dans le cadre de la proposition du Service de Médiation de conclure une convention de service avec BAC.
118. De même, la « décision motivée 17.006 du Collège des Médiateurs Aériens », datée du 9 septembre 2019 et mentionnée ci-dessus au § 101, ne saurait pas non plus être considérée comme fixant de telles règles précises puisqu'elle ne contient que des recommandations générales.
119. En l'absence de précisions, dans la réglementation applicable, sur les données précises que BAC doit fournir au Service de Médiation et sur les délais dans lequel ces informations doivent être fournies, c'est au Service de Médiation qu'il appartient, sur la base du pouvoir de collecte de tous les renseignements pertinents que lui attribue l'article 5 de l'arrêté royal du 15 mars 2002, de définir, le cas échéant en concertation avec BAC et sans préjudice de tout recours pouvant être introduit contre les décisions du Service de Médiation, une liste précise des informations qu'il estime devoir recevoir de BAC, ainsi que les délais dans lesquels ces informations doivent lui être transmises.
120. En l'absence de telles précisions, rien dans les griefs et information repris aux sections 4.3.1.1 et 4.3.1.2 ci-dessus ne permet de constater que BAC manquerait à son obligation générale de collaboration étroite et de mise à disposition des données. En effet, de manière générale, le Service de Régulation n'a pas pu constater, compte tenu des éléments fournis par le Service de Médiation et BAC, de manquement systématique de BAC à transmettre les informations demandées dans un délai raisonnable et ce, nonobstant l'existence d'un nombre limité d'erreurs ou retards ponctuels.
121. Le Service de Régulation considère par conséquent que BAC n'a pas, en ce qui concerne les informations relatives aux changements dans l'utilisation des pistes faisant l'objet des griefs numérotés de 1 à 23 au § 98 ci-dessus, manqué à son obligation, aux termes de l'article 36 de l'arrêté licence, de collaborer étroitement avec le Service de Médiation quant au

⁹⁶ Email 39.

traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores et de mettre à sa disposition les données nécessaires à l'exercice des missions de ce Service.

4.3.2. Informations aux passagers aériens

122. Dans un email du 2 novembre 2019⁹⁷, le Service de Médiation a demandé à BAC des informations relatives à de longues files s'étant formées avant le contrôle des bagages le 1^{er} novembre. Il a indiqué avoir reçu de nombreux messages et plaintes à ce sujet et s'est fondé, pour cette demande d'informations, sur la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses.
123. Par ailleurs, dans son email du 17 mars 2020 à M. Wischhoff, le Service de Médiation a reproché à BAC de refuser de lui faire parvenir les informations nécessaires à l'information des passagers de voyageurs aériens dans le contexte de l'annulation de nombreux vols en raison de la pandémie de Covid-19. Le Service de Médiation soutient que cette information des voyageurs aériens relève des compétences « en matière de litiges voyageurs » que lui confère la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses.
124. BAC soutient, pour sa part, qu'en l'absence d'arrêtés royaux d'exécution, la loi du 28 avril 2010 ne peut constituer le fondement d'une telle compétence du Service de Médiation⁹⁸.
125. Le Service de Médiation, en tant qu'autorité administrative, bénéficie du privilège du préalable, en vertu duquel ses décisions sont obligatoires pour leurs destinataires et présumées légales. Ceci signifie que l'administré qui veut contester une telle décision doit la contester en justice et, tant que cette décision n'est pas mise à néant par la juridiction compétente, s'y conformer⁹⁹.
126. La théorie de l'acte inexistant apporte une limite à ce privilège du préalable, mais un tel cas de figure est exceptionnel¹⁰⁰. En vertu de cette théorie, l'acte affecté d'une illégalité particulièrement grave ou flagrante doit être tenu pour inexistant ou nul et non avvenu¹⁰¹. L'illégalité doit être « telle que toute personne un tant soi peu instruite peut sans peine constater » et peut par exemple résider dans un grave vice d'incompétence¹⁰².
127. Comme le relève BAC, la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses ne fonder la compétence du Service de Médiation pour les demandes d'informations précitées du 2 novembre 2019 et du 17 mars 2020. En effet, cette loi n'est pas relative au Service de Médiation existant mais prévoit la création d'un autre « Service de médiation pour les

⁹⁷ Email 130.

⁹⁸ Email 140.

⁹⁹ P. GOFFAUX, L'inexistence des Privilèges de l'Administration et le pouvoir d'exécution forcée, Collection de la Faculté de droit de l'Université Libre de Bruxelles, Bruxelles, Bruylant, pp. 92, 103, 106 et 111.

¹⁰⁰ P. GOFFAUX, Dictionnaire de droit administratif, 2ème édition, Bruxelles, Bruylant, 2016, pp. 53-54.

¹⁰¹ *Ibidem*.

¹⁰² *Ibidem*, et les références citées.

passagers de transports aériens et riverains de l'aéroport de Bruxelles-National », inexistant en pratique¹⁰³. Il est par conséquent évident qu'elle ne confère aucune compétence au Service de Médiation existant.

128. De même, la demande d'information précitée de BAC ne pourrait être considérée comme fondée sur l'arrêté royal du 15 mars 2002. En effet, en vertu de l'article 2 de cet arrêté royal, les missions du Service de Médiation sont :

- « - de recueillir et de diffuser les informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances occasionnées par les avions utilisant l'aéroport de Bruxelles-National en fonction des plaintes reçues;
- de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National.
- de faciliter les activités du Forum de concertation dont question à l'article 10, du présent arrêté en lui fournissant un support logistique et administratif et les informations utiles à son fonctionnement ».

129. Ces missions ne comprennent à l'évidence pas la fourniture d'informations aux passagers.

130. Le Service de Régulation considère dès lors que BAC a pu, sans violer l'article 36 de la licence, par application de la théorie de l'acte inexistant, considérer les demandes d'informations du Service de Médiation du 2 novembre 2019 et du 17 mars 2020 en matière d'information aux passagers comme inexistantes et ne pas y donner suite.

4.3.3. Autres informations

131. Le 25 juillet 2019, le Directeur du Service de Médiation a reproché à BAC de ne pas lui avoir envoyé de version française du rapport environnemental de BAC alors que son adjoint néerlandophone en avait reçu une version néerlandaise¹⁰⁴. Le même jour, M. Wischhoff lui a répondu que les exemplaires néerlandais avaient été expédiés la veille, et que les exemplaires français sont expédiés ce jour-là¹⁰⁵. Le grief est donc sans objet.

¹⁰³ Cette loi du 28 avril 2010 prévoit, en son article 3, la création d'un « Service de médiation pour les passagers de transports aériens et riverains de l'aéroport de Bruxelles-National », auquel elle attribue une série de compétences, parmi lesquelles le traitement des plaintes de particuliers en leur qualité de passager ainsi que l'information de ces derniers. Aucun arrêté royal n'a cependant été adopté pour exécuter ces dispositions, et le Service de médiation dont la création est prévue par la loi de 2010 n'existe pas en pratique. Ce Service inexistant en pratique n'est pas le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National dont les griefs sont examinés ici. Au contraire, ainsi que le montrent les travaux parlementaires, le législateur, en adoptant la loi de 2010, avait pour intention de voir les compétences du Service de Médiation « actuel » transférées au Service de médiation à créer (Trav. Parl., Chambre, Doc. 52, 2423/011, Projet de loi portant des dispositions diverses, p. 3). De même, la Section de Législation du Conseil d'État, dans son avis sur le projet de loi ayant donné lieu à la loi précitée, a indiqué qu'il revient au Roi « de désigner l'administration au sein de laquelle le [nouveau] Service de médiation sera créé » (Trav. Parl., Chambre, Doc. 52, 2423/001, Projet de loi portant des dispositions diverses, p. 113).

¹⁰⁴ Email 84.

¹⁰⁵ Email 85.

132. Le 24 septembre 2019, le Directeur du Service de Médiation a demandé à BAC de donner suite à « de nombreuses demandes non répondues et non traitées »¹⁰⁶. M. Wischhoff lui a répondu que les différentes demandes de passagers ou de riverains qu'il avait transmises à BAC avaient bien fait l'objet d'un suivi lorsqu'elles relevaient de la compétence de BAC¹⁰⁷. Le Directeur du Service de Médiation a répondu que le Service de Médiation demandait des « photos, affiches et plan de l'aéroport », sans autre précision¹⁰⁸. Ce grief, qui se réfère à d'autres demandes d'informations préalables non autrement identifiées, ne peut être examiné en tant que tel faute d'objet déterminé et ne peut donner lieu à un examen du respect, par BAC, de ses obligations envers le Service de Médiation.
133. Le 20 mars 2020, le Directeur du Service de Médiation a constaté que « toute la nuit des avions ont atterri en piste 01 en provenance de l'étranger ». Il a demandé à BAC de lui indiquer, en vertu de l'article 36 de la licence, les mesures prises par BAC « pour éviter une contamination venant des autres pays infectés »¹⁰⁹. M. Wischhoff lui a répondu le même jour que cette demande sortait « de façon flagrante » du cadre des compétences du Service de Médiation. Il a par ailleurs reproché au Directeur du Service de Médiation d'avoir envoyé à BAC depuis la veille au soir plus de 10 emails, alors que l'aéroport gérait une situation d'urgence et avait besoin de toutes les ressources disponibles pour y faire face¹¹⁰. Le Directeur du Service de Médiation a réitéré, en réponse, que BAC violait l'article 36 de l'arrêté licence¹¹¹.
134. Les missions du Service de Médiation définies par l'article 2 de l'arrêté royal du 15 mars 2002 cité ci-dessus (§ 128) ne comprennent à l'évidence pas la matière des mesures prises par BAC dans le cadre de la pandémie de Covid-19 pour lutter contre la propagation du virus. Pour les motifs indiqués dans la section 4.3.2 ci-dessus, le Service de Régulation considère par conséquent que BAC a pu, sans violer l'article 36 de la licence, par application de la théorie de l'acte inexistant, considérer la demande d'informations du Service de Médiation du 20 mars 2020 en matière de mesures prises pour lutter contre la propagation du Covid-19 comme inexistantes et ne pas y donner suite.

¹⁰⁶ Email 110.

¹⁰⁷ Email 111.

¹⁰⁸ Email 112.

¹⁰⁹ Email 142.

¹¹⁰ Email 143.

¹¹¹ Email 144.

5. Décision

100. Considérant ce qui précède, le Service de Régulation rend la décision suivante :

(1) Le Service de Régulation considère que Brussels Airport Company ne viole pas l'article 9, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 21 juin 2004 en refusant d'octroyer aux membres du personnel du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National un badge d'identification d'aéroport côté piste.

(2) Le Service de Régulation considère que Brussels Airport Company n'a pas violé l'article 9, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 21 juin 2004 en confisquant le badge de Mme Mona Ounis le 28 novembre 2019.

(3) Le Service de Régulation considère que Brussels Airport Company, en refusant de manière prolongée de rencontrer le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National et en rendant difficile pour ce Service de contacter BAC par le biais du rejet automatique d'emails, ne se conforme pas aux articles 10 et 36 de l'arrêté royal du 21 juin 2004. Le Service de Régulation met Brussels Airport Company en demeure de remédier à cette situation dans un délai de trois mois. Le Service de Régulation recommande à cet égard à Brussels Airport Company d'initier un processus de conclusion d'une convention de service avec le Service de Médiation, comme proposé par ce Service.

(4) Le Service de Régulation considère que Brussels Airport Company n'a pas violé l'article 36 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 en ce qui concerne les informations transmises à propos des changements dans l'utilisation des pistes faisant l'objet des griefs du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National énumérés aux § 98 et suivants ci-dessus.

(5) Le Service de Régulation considère que Brussels Airport Company n'a pas violé l'article 36 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 en ne donnant pas suite aux demandes d'informations du Service de Médiation des 2 novembre 2019, 17 mars 2020 et 20 mars 2020 relatives à l'information aux passagers et aux mesures prises pour lutter contre la propagation du Covid-19.

6. Voie de recours

Conformément à l'article 2 de la loi du 9 juillet 2004 portant des dispositions diverses, un recours en pleine juridiction peut être introduit contre les décisions du Service de Régulation prises en application de l'arrêté royal du 27 mai 2004 devant la Cour des marchés par ceux qui exercent des activités visées à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC. 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 qui inflige au titulaire de la licence d'exploitation une amende administrative, en application de l'article 49 de 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 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.

Bruxelles, le 7 septembre 2020.

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

Serge DRUGMAND
Directeur

*