

**A**rnaud Feist, le CEO de Brussels Airport, dresse le bilan 2016 pour l'aéroport national meurtri par les attentats du 22 mars. Et estime que la plainte au pénal des riverains excédés par le bruit s'apparente à de l'intimidation. Un coup de com.

**Comment qualifieriez-vous 2016 pour Brussels Airport?**

C'est une année dramatique. Elle restera le fait marquant de ces dernières années. Le 22 mars, c'est l'horreur absolue et cela restera gravé dans ma tête. Le côté positif, c'est la solidarité des équipes et le travail réalisé par la communauté aéroportuaire pour assurer le redémarrage de l'infrastructure. C'est réconfortant de noter qu'après avoir connu l'horreur, on voit les élans d'humanité et des gens qui se donnent à fond pour les autres. Cet événement tragique a été l'occasion de voir que le côté positif de l'homme est sorti. Beaucoup de personnes se sont comportées en héros en allant chercher les blessés et d'autres ont sauvé des vies.

**Quel sera le bilan sur le plan opérationnel pour 2016?**

On était partis sur une trajectoire de croissance. Au début de l'année, je m'étais même dit que ça allait trop bien. Je regardais tout ce qu'on a fait depuis que je suis CEO (février 2010, NDLR) et je me disais que ça se passe bien. On aurait dû avoir 25 millions de passagers en 2016 sur la base de nos prévisions et je me demandais ce qui pouvait foirer. Je pensais à des problèmes de compagnies aériennes, à une crise au niveau mondial, etc. Jamais, je n'ai imaginé qu'on serait victime d'un attentat. Ça nous a donné un fameux coup, mais on se relève. Nos chiffres de novembre sont supérieurs à ceux de novembre 2015. Le trafic passagers est en croissance de 2,9% et le trafic fret, de 15,2%. Décembre sera aussi un bon mois. On dépasse de nouveau le niveau de 2015 sur base mensuelle depuis les attentats.

**La reprise de novembre et celle attendue pour décembre vous permettront-elles de battre le record de 2015?**

Non, on devrait clôturer 2016 avec un trafic d'environ 21,5 millions de voyageurs comparé à 23,5 millions en 2015. Mais le rythme de croissance que nous venons de retrouver pousse à l'optimisme. En 2017, on devrait dépasser le niveau de trafic 2015. Il y a pas mal de choses qui bougent. Le fait que Brussels

et l'avenir avec optimisme. L'objectif 2017 est d'arriver au moins au niveau de 2015.

**La sécurité est-elle aujourd'hui optimale sur le site?**

Le risque zéro n'existe pas, mais les mesures qui ont été prises sont celles que la police a estimé devoir prendre en fonction des informations à leur disposition. Il y a une évolution dans les mesures de sécurité. Elles sont davantage basées aujourd'hui sur l'analyse de risques plutôt que sur le contrôle systématique de tout le monde. La police a formé ses agents à cet effet et cela va dans la bonne direction. On a aussi recours à la technologie qui renforce la sécurité, notamment les caméras de reconnaissance faciale et la lecture des plaques des voitures.

**Pensez-vous qu'il faut généraliser la mesure basée sur l'analyse de risques aux aéroports régionaux?**

Il serait logique que les aéroports qui sont dans des situations similaires soient contrôlés de la même manière. Si la sécurité est renforcée à Brussels Airport et moins sur les aéroports régionaux, ça ne fera que déplacer le risque. S'il y a une solution qui est mise en place chez nous et qui fait ses preuves, pourquoi ne pas l'implémenter dans les autres aéroports. Chaque aéroport doit faire une analyse de risque et prendre les mesures qui s'imposent. On a une palette assez large de mesures qui combinent technologie et détection de comportements suspects et qui peuvent servir de base. Brussels Airport peut servir de référence pour la sécurité dans les aéroports.

**Le renforcement de la sécurité a-t-elle augmenté vos charges?**

Nous avons investi dans les infrastructures avec la mise à disposition de la police d'une infrastructure adéquate comme les caméras. Nous finançons toutes les mesures de sécurité prises sur le cœur de départ. Ce sont des coûts supplémentaires qui s'ajoutent à des coûts opérationnels supplémentaires comme le déploiement de plus d'agents de sécurité sur le terrain qui relève de notre responsabilité. Ce n'est pas imposé par la loi, mais on a décidé d'avoir une présence visible d'agents de sécurité (arrivée des taxis, etc.), ça rassure les voyageurs et le personnel. Au niveau des frais opérationnels, cela représente un coût supplémentaire annuel récurrent de 5 millions d'euros.

**Quelle est l'estimation de votre plan stra-**

présente un investissement d'environ un milliard d'euros. Il sera consacré à différents projets comme la construction de la nouvelle jetée A ouest, les renovations importantes au niveau du tarmac (on va rénover la troisième piste en 2017) et les développements immobiliers et d'infrastructures (amélioration des routes d'accès, etc.). Le plus gros investissement sera consacré aux nouvelles machines de contrôle ou de screening des bagages. Une nouvelle norme européenne entrera en vigueur en 2021 et nous allons investir un montant très significatif de dizaines de millions d'euros pour acquérir ces machines. Elles scannent tous les bagages qui vont en soute. On doit aussi créer une nouvelle infrastructure en sous-sol pour abriter les machines. C'est un projet essentiel pour assurer la sécurité. On y intègre un nouveau concept de sécurité lié à l'évacuation des bagages suspects. On aura une zone confinée pour recevoir rapidement les bagages suspects afin de contenir les explosions éventuelles. L'ensemble sera opérationnel en 2021. Même si on n'a pas encore évalué le coût du reste, c'est plusieurs milliards d'euros. Tout sera financé sur fonds propres.

**Que demandez-vous donc aux autorités publiques?**

Il nous faut un cadre juridique stable dont la loi aérienne (vliegwet) constitue une urgence absolue. Il faut aussi une solution pour les normes de bruit bruxelloises. La fin annoncée des seuils de tolérance dans l'espace aérien à Bruxelles est un problème crucial, car la suppression dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017 va créer une situation catastrophique pour l'aéroport. On travaille bien avec Belgocontrol. Mais il y a des mesures qui peuvent être prises pour augmenter la capacité de l'aéroport sans faire de gros investissements chez Belgocontrol. Elles permettront d'augmenter la ponctualité des avions surtout en situations météo défavorables. Quand le vent ne vient pas de l'ouest, la capacité chute de 30%, on passe de 74 mouvements par heure à 50 mouvements. Pour une plateforme comme la nôtre ayant une activité de hub, des voyageurs ratent des connexions. L'installation d'un ILS (Système d'atterrissage aux instruments) est le moyen de radio-navigation le plus précis utilisé pour l'atterrissage, NDLR) sur la 07 est un projet simple à réaliser. Cela ne veut pas dire qu'on va atterrir tout le temps en survolant Bruxelles, mais quand il faudra changer les pistes à cause du temps, un ILS sur la 07 permettra de ne pas

person se sont comportées comme des héros lors des attentats du 22 mars.»



Arnaud Feist estime que

descendre à 50 mouvements par heure. Je ne connais pas un aéroport de notre taille qui n'a pas d'ILS sur toutes ses pistes.

**Quid du problème des vols de nuit?**

Je suis prêt à discuter des vols de nuit avec les responsables politiques et les riverains. Je l'ai d'ailleurs dit à la ministre Fremault (ministre bruxelloise de l'Environnement, cdH, NDRL) en juillet. C'est une hérésie d'avoir des normes de bruit régionales. S'il y a une compétence qu'il ne fallait pas régionaliser, c'était celle-là. Mais c'est fait. Je suis prêt à discuter de quels types d'avions on veut la nuit, mais dans le cadre d'une solution globale pour le futur de l'aéroport. Il ne faut pas faire du bricolage. On cite souvent l'exemple de l'aéroport de Francfort où il n'y a pas de vol de nuit. Mais en échange, l'aéroport a reçu une 4<sup>e</sup> piste. Je ne demande pas une 4<sup>e</sup> piste, mais un accord global. L'attitude actuelle de la Région de Bruxelles tue l'activité de l'aéroport. C'est d'autant plus difficile à comprendre dans un climat où ce n'est pas le plein-emploi à Bruxelles. On ne demande pas mieux que d'engager des Bruxellois. J'ai rencontré à plusieurs reprises le ministre-président à qui j'ai dit qu'il y a des emplois à l'aéroport qui pourraient convenir à des chômeurs bruxellois. Nous avons maintenant invité Actiris à participer à la Maison de l'emploi que nous avons créée pour renforcer les liens avec la Région bruxelloise et permettre ainsi aux chômeurs de trouver de l'emploi sur le site. C'est du gagnant-gagnant.

«Je suis prêt à discuter des vols de nuit et des types d'avions, mais dans le cadre d'une solution globale.»

