

Note détaillée sur la situation des différents dossiers « aériens » (suite à mon mail du 13/12/14)

En plus du dossier « RBC action en cessation bis / Etat Belge » pour lequel j'ai détaillé mon analyse dans le mail du 13/12/14, j'ai attiré votre attention sur d'autres problèmes qui en matière aérienne surviennent en ce moment, et demandent à être traités avec célérité. La collaboration entre le SPF et le cabinet est très bonne, mais je pense que nous devrions l'intensifier encore pour résoudre effectivement ces problèmes :

1. Délai du moratoire en péril

Les échanges de mails en annexe 1 montrent qu'il y a des risques que la date du 2 avril ne soit pas respectée. Alors que si nous avons pu mettre la pression de façon continue sur Belgocontrol depuis le début, comme je l'avais suggéré, nous aurions pu sûrement obtenir de le faire plus rapidement. Le pire est que, connaissant les pratiques de Johan, il n'hésitera pas à faire porter le chapeau à l'administration s'il y a du retard. Je constate par ailleurs que de manière assez systématique Geoffroy ou Johan ne répondent à nos demandes que lorsque nous menaçons d'informer le cabinet ou lorsque nous mettons celui-ci en copie. C'est ce que nous ferons dorénavant, au risque de surcharger de mails « techniques ».

Je propose donc que soit rapidement organisée une concertation Cabinet – SPF – Belgocontrol sur ce point et qu'y soit désigné un responsable du suivi du projet autre que quelqu'un de Belgocontrol (cabinet ou SPF).

2. Refus de Belgocontrol de collaborer

Au-delà de la problématique relative à la mise en œuvre du « moratoire », toute l'équipe de la DGTA se joint à moi pour attirer l'attention du cabinet sur le manque de rapidité dans les réponses de Belgocontrol à nos demandes, voire l'absence totale de réponses. Nous comprenons par ailleurs, au détour de certaines conversations, que Belgocontrol envoie par ailleurs toutes une série de documents, mails, au cabinet sans nous mettre en copie ou sans nous les envoyer alors que ceux-ci nous seraient certainement utiles dans l'exercice de notre mission. Nous ne comprenons pas les raisons de tels agissements.

Je propose donc qu'une concertation Cabinet – SPF – Belgocontrol rapidement sur ce point soit rapidement organisée afin de mettre au point un mécanisme de collaboration réel entre Belgocontrol et le SPF (voir détails dans l'annexe 2) sous l'égide du cabinet, car, sans le soutien du cabinet, le SPF n'a pas de leviers pour que Belgocontrol respecte ses engagements.

En particulier, à très court terme, nous aurions besoin du soutien de cabinet pour obtenir des données relatives à la nuit (voir détails dans l'annexe 2).

3. Historique nécessaire et urgent

Dans la cadre de la concertation avec les riverains et de l'élaboration d'un plan durable, il sera essentiel selon moi de disposer d'une analyse historique des routes et des cadastres. Il est important que le cabinet initie une telle étude ou demande à l'administration de la faire ou faire faire (j'ai fait des propositions au cabinet en ce sens qui restent actuellement sans réponse). A défaut, le risque est que d'autres en fasse une, et puissent dès lors la manipuler à leur guise : tout est facilement manipulable dans ce dossier, vu sa complexité technique.

Je suggère donc que le cabinet prenne rapidement une position claire sur ce point : faisons-nous ou pas une telle étude ? Et si oui, comment, avec qui, à partir du cabinet ou de l'administration ? (sachant que le SPF n'a actuellement pas vraiment les ressources pour mener une telle étude).

4. Aides d'Etat à questionner

Dans le cadre des aides d'Etat au secteur aérien, avant de trouver une alternative au système actuel, il faut vraiment se poser la question de savoir (1) s'il est strictement nécessaire de le faire (cela n'est plus démontré selon moi, en tout cas beaucoup moins qu'il n'y a deux ans) et (2) s'il est opportun politiquement, dans le contexte de restrictions budgétaires actuelles, de donner une aide à des compagnies qui font des bénéfices plantureux, dans le seul but d'aider notre compagnie nationale. Avant toute chose, il faut donc mieux comprendre la dynamique de la situation financière actuelle et future de Brussels Airlines.

Pour rappel, Pierre Crevits nous a expliqué que le "secteur" (compris ici comme Brussels Airlines) avait besoin d'aide en 2012 - 2013 pour franchir un cap difficile. D'où l'aide concoctée par le cabinet Wathelet. Crevits nous a dit clairement qu'ils étaient conscients qu'elle ne tenait pas la route mais que c'était seulement pour aider BA à passer le cap. Or, ils l'ont passé, ce cap. Aujourd'hui, il n'est plus certain que BA ait encore vraiment besoin de cet argent pour survivre et ils sont backés par un grand groupe.

Il me semble donc hasardeux et un peu rapide qu'il faille considérer aujourd'hui non seulement d'aider BA mais toutes les Cies aériennes, qui font par ailleurs actuellement des profits non négligeables.

En contexte de crise généralisée actuelle, est-il vraiment sage de considérer une aide de dizaines de millions au secteur aérien ? Personnellement je n'en suis pas sûr. Et je crains que c'est un dossier sur lequel la ministre et le gouvernement pourrait facilement se faire attaquer...

Le paradoxe est que dans le même temps, l'administration n'a pas les moyens (quelques centaines de milliers d'euros: pas de recrutements possibles; contrat de consultants pas jugé inéluctable,...) en interne de mener une politique sérieuse de sûreté aérienne (cfr mon mail de ce weekend à Dominique à ce sujet), qu'on entre dans Zaventem comme dans un moulin, que des djihadistes bien connus se balladent avec des badges d'accès à l'aéroport,... et que l'aide ne servira nullement à y remédier mais seulement à faire plaisir aux actionnaires des Cies aériennes (cfr point 6).

Je propose donc que le cabinet, le SPF et la direction de Brussels Airlines se réunissent rapidement pour clarifier les besoins financiers de BA à court, moyen et long terme.

5. Politique de BAC à étudier

Au niveau de Brussels Airport Company, il faut mieux comprendre la politique menée actuellement par Arnaud Feist. Plusieurs éléments me laissent penser qu'il prend des décisions à court terme pour maximiser la valorisation des actions de Macquarie à court terme, qui veut sortir de l'actionnariat et revendre ses parts au Pension Fund Canadien (à vérifier).

Ces décisions ne sont cependant peut-être pas celles qui permettront le meilleur développement à long-terme de l'aéroport dans le respect des contraintes environnementales liées à sa proximité avec Bruxelles.

De manière plus générale, il me semble que le cabinet et le SPF doivent réfléchir sérieusement à des scénarios prospectifs quant au développement de BAC et aux conséquences de l'évolution future de l'actionnariat de celui-ci, comme en attestent entre autres d'une part les plans d'expansion de Ryanair et la reprise de certains aéroports par des groupes étrangers (comme celui de Toulouse par les Chinois – cfr Annexe 3).

Je propose donc que le cabinet et le SPF se réunissent dans un premier temps avec Jean-Noël Lebrun et le responsable du service d'ingéniering de l'ADP qui l'a aidé à réaliser leur étude (Guillaume SAUVE +33 6 80 34 12 40 guillaume.sauve@adp-i.com), simplement pour les écouter. Par après, nous devrions nous accorder rapidement sur l'opportunité de confier à un consultant une étude (discrète) de la politique actuellement menée par la BAC, ses conséquences possibles et sa compatibilité avec un « nouveau plan durable » (à nouveau, le SPF n'a pas les compétences ni les moyens pour réaliser rapidement une telle étude).

6. Sûreté aérienne en danger

Depuis des années, il y a de graves manquements en Belgique concernant la sûreté aérienne. Le problème principal résidait dans la personne du Directeur Général de la DGTA, Franck Durinckx. En l'écartant, j'ai commencé à tenter d'y remettre de l'ordre mais, malgré nos efforts, force est de constater que les résultats ne sont pas encore totalement satisfaisants. Pour ce faire, nous allons donc devoir probablement revoir l'organisation du service d'inspection de sûreté aérienne et soit recruter du personnel qualifié (que nous n'avons pas en interne), soit engager des consultants. Vu nos limitations budgétaires actuelles, nous aurons besoin du plein soutien du cabinet à cette fin. Pour rappel, voir mon mail envoyé à Dominique Offergeld le 06/12/14.

Je propose donc à court terme de finaliser dans les prochaines semaines un plan d'action avec Nathalie et de soumettre au cabinet en Janvier nos éventuels besoins en termes d'aide extérieure.

7. Vliegwet – Loi aéronautique & Autorité de Contrôle

Ces deux points ne sont pas urgents mais feront part des dossiers qui seront liés d'une façon ou d'une autre au développement d'un « plan durable ». Ils constitueront pour des raisons diverses des points de revendications de la Région Flamande et de la RBC.

Il est donc crucial de commencer à réfléchir sur ces documents. Vous trouverez en pièces jointes les deux derniers drafts dont nous disposons pour la vliegwet et l'autorité de contrôle.

Je propose donc qu'une première réunion cabinet et SPF soit organisée en Janvier pour prendre ensemble connaissance de la dernière version de ces documents, que le cabinet devrait pouvoir obtenir d'une façon ou d'une autre.

Annexe 1 - Délai du moratoire en péril

From: "Roland MOINEAU" <roland_moineau@hotmail.com>

Date: 14 Dec 2014 09:50:53 CET

To: "geoffray_robert@belgocontrol.be" <geoffray_robert@belgocontrol.be>

Cc: "Roland MOINEAU" <roland.moineau@mobilite.fgov.be>, "Mireille VAN BUYNDEREN" <mireille.vanbuynderen@mobilite.fgov.be>, "Pierre SOHIER" <pierre.sohier@mobilite.fgov.be>, "Patrick VANHEYSTE" <patrick.vanheyste@mobilite.fgov.be>, "nathalie.dejace@mobilite.fgov.be" <nathalie.dejace@mobilite.fgov.be>, "laurent.ledoux@mobilite.fgov.be" <laurent.ledoux@mobilite.fgov.be>, "isabelle.prat@mobilite.fgov.be" <isabelle.prat@mobilite.fgov.be>

Subject: FW: TR : mise en oeuvre Instruction "moratoire" - état des lieux

Bonjour,

La mise à jour de la liste des avions QC<4 que tu m'as transmise contient de nombreuses erreurs.

C'est ainsi que certains types d'aéronefs repris n'existent et que d'autres ont des QC>4.

Par ailleurs, les SID considérées n'existent plus. Il s'agirait aussi de définir les conditions d'utilisation des "nouvelles" SIDs D et Q.

De plus, il n'y a aucune information sur la méthode que la BAC et Belgocontrol ont utilisé pour établir cette liste.

Je te suggère donc de demander à la personne ayant préparé cette liste de prendre EN TOUTE URGENCE contact avec la DGTA (Pierre Sohier) afin d'en vérifier le contenu et prendre action pour établir sans tarder une liste correcte.

Je te renvoie aussi à notre accord du 5 novembre ainsi qu'à mes messages des 9 novembre, des 3, 10 et 11 décembre par lesquels j'insistais pour obtenir le plus rapidement possible les projets d'amendements et, en particulier, la description des "nouvelles" SIDs.

Je m'inquiète en tout cas du manque d'information obtenue préjudiciable à un aboutissement dans les délais requis de la mise en œuvre du "moratoire".

Les services Espace aérien, Environnement et de Supervision de la DGTA directement impliqués dans la gestion de ce dossier n'ont à ce stade pas la possibilité d'en suivre l'évolution et se retrouvent dans la situation de ne pas pouvoir, le cas échéant, détecter d'éventuels problèmes et de prendre sans délai des actions correctrices, ensemble, sans devoir attendre la fin des différentes analyses.

Aussi, afin d'éviter l'échec de ce dossier, avec toutes les conséquences politiques qui y sont liées, je te prie de nous transmettre EN TOUTE URGENCE les renseignements demandés et de prendre action pour corriger les erreurs de la liste des QC.

Bât
Roland MOINEAU

From: roland_moineau@hotmail.com

To: geoffray_robert@belgocontrol.be

CC: roland.moineau@mobilite.fgov.be; mireille.vanbuynderen@mobilite.fgov.be

Subject: Re: TR : mise en oeuvre Instruction "moratoire" - état des lieux

Date: Thu, 11 Dec 2014 14:07:58 +0100

Bonjour Geoffray

Merci pour l'information.

Dans l'attente de la finalisation du "safety case", j'aurais besoin en toute urgence (donc encore en décembre) du projet d'amendement relatif aux routes à publier; le document "draft" me suffira bien entendu.

Je reviens vers toi ASAP pour la validation des données QC.

Je te prie aussi de noter que j'ai demandé à mon DG et mon président de prendre contact avec le Cabinet afin d'indiquer que la DGTA s'inquiète de manquer d'informations sur le sujet et, en particulier, sur le projet des SIDs.

Bât
Roland

Re: TR : mise en oeuvre Instruction "moratoire" - état des lieux
Geoffroy_Robert A : Roland Moineau 11/12/2014 13:48

Bonjour Roland,

Désolé pour ma réponse tardive.

Nous respectons actuellement le planning annoncé pour les différentes étapes. Le CONOPS et le FPD ne seront néanmoins finalisés qu'après la réalisation du safety case. Vous recevrez le dossier finalisé début janvier comme prévu.

Pour les routes CIV1D et CIV1Q, nous avons préparé une mise à jour de la liste des avions QC<4 (cf. annexe) sur la base des données reçues de Brussels Aéroport et des données publiées à l'AIP en janvier 2014. Est-ce que vous pourriez déjà valider cette liste afin de l'intégrer dans le FDP?

Merci d'avance.

Geoffroy

From: "Roland MOINEAU" <roland_moineau@hotmail.com>

Date: 11 Dec 2014 11:19:48 CET

To: "laurent.ledoux@mobilite.fgov.be"

<laurent.ledoux@mobilite.fgov.be>, "nathalie.dejace@mobilite.fgov.be"

<nathalie.dejace@mobilite.fgov.be>

Cc: "Roland MOINEAU" <roland.moineau@mobilite.fgov.be>, "Patrick VANHEYTE "

<patrick.vanheyste@mobilite.fgov.be>, "Pierre SOHIER " <pierre.sohier@mobilite.fgov.be>, "Mireille VAN

BUYNDEREN " <mireille.vanbuynderen@mobilite.fgov.be>, "isabelle.prat@mobilite.fgov.be"

<isabelle.prat@mobilite.fgov.be>

Subject: CRI D'ALARME / mise en oeuvre Instruction "moratoire" - état des lieux

Bonjour,

Malgré notre accord du 5 novembre avec Belgocontrol et mes demandes récentes d'obtenir les documents finalisés relatifs à la mise en oeuvre du "moratoire", en ce compris les tracés des "nouvelles" routes, et d'être informé des actions qui resteraient à prendre, je n'ai pas encore réceptionné de réponse. Vous trouverez ci-dessous les différents messages envoyés sur le sujet.

Je ne suis bien entendu pas au courant d'éventuels accords pris par Belgocontrol avec le Cabinet à l'insu de la DGTA.

A ce stade, comme l'indique Pierre, le dossier devrait pratiquement être "figé" et donc, tout au moins pour ce qui concerne la définition des routes, être clôturé.

Je rappelle que les services A-SPA, A-ENV et BSA-ANS ont la responsabilité d'approuver AVANT la transmission des données à publier dans l'AIP, soit AVANT le 22 janvier 2015, le dossier complet.

Vu la situation que je considère comme un refus de Belgocontrol de me transmettre les informations demandées, la mise en oeuvre du "moratoire" à la date du 2 avril risque d'être compromise.

Il est évident que je ne me sentirai pas responsable de cette situation inadmissible et me permets en conséquence de vous suggérer d'en aviser notre ministre de tutelle en toute urgence.

Bien cordialement

Roland

Pour rappel.

Techniquement, il faut analyser les paramètres de création des routes avant que le procedure designer ne débute son travail, donc en j-25 semaines.

Si l'on intervient au niveau du dataset (->paramètres de simulation), ce sera trop tard, donc en j-21 semaines.

Nous sommes en j-20 semaines (si je calcule bien) au niveau de la fixation du concept opérationnel...
Donc quand le dossier est d'ores et déjà "figé".

Bien à vous,

PIERRE SOHIER

Head of Dpt.

Department Aviation Environmental Issues & Noise Policy

De : Roland Moineau/PERS/Mobilit

A : Patrick Vanheyste/PERS/Mobilit@Mobilit

Cc : Laurent Ledoux/PERS/Mobilit@Mobilit, Nathalie Dejace/PERS/Mobilit@Mobilit, Mireille Van Buynderen/PERS/Mobilit@Mobilit, Pierre Sohier/PERS/Mobilit@Mobilit, Isabelle Prat/PERS/Mobilit@Mobilit

Date : 10/12/2014 15:06

Objet : Tr : DIRCOM du 9 décembre (Tr : mise en oeuvre Instruction "moratoire" - état des lieux)

Bonjour Patrick,

Malgré l'annulation par Johan Decuyper de la réunion en objet, as-tu pu obtenir une réponse à mes questions relatives à la préparation du "moratoire"?

Pour ma part, à l'exception de la notification de changement réceptionnée via la BSA, je n'ai reçu aucun "feedback" depuis le 5 novembre.

Cela devient urgent et c'est très inquiétant en tout cas.

Je rappelle que, pour une mise en oeuvre à la date du 2 avril, les changements doivent être publiés le 19 février et les données (approuvées par la DGTA, en ce inclus la BSA) devraient être réceptionnées par l'AIS pour le 22 janvier au plus tard..... c'est "demain"!

Bât

Roland

De : Roland Moineau/PERS/Mobilit

A : "Geoffroy Robert" <geoffroy_robert@belgocontrol.be>

Cc : Laurent Ledoux/PERS/Mobilit@Mobilit, Mireille Van Buynderen/PERS/Mobilit@Mobilit, Nathalie Dejace/PERS/Mobilit@Mobilit, Patrick Vanheyste/PERS/Mobilit@Mobilit, Pierre Sohier/PERS/Mobilit@Mobilit, Isabelle Prat/PERS/Mobilit@Mobilit

Date : 03/12/2014 12:02

Objet : mise en oeuvre Instruction "moratoire" - état des lieux

Bonjour Geoffroy,

Depuis notre réunion du 5 novembre, nous avons réceptionné la notification de changement liée au "moratoire", ce dont je te remercie.

Je suppose qu'entretemps, sur la base du planning, d'autres actions ont été prises telles la préparation voire la finalisation des parties "concept of OPS, definition of TRG plan, FDP file for each route (replanning & review), preparation/ validation, of OPS concept, ENV database, schedule TRG, initiation of safety case, ..."

Vu la mise en oeuvre effective planifiée pour le 2 avril 2015, impliquant une publication à la date du 19 février, il est indispensable de s'assurer que les différentes analyses et actions à prendre ne subissent aucun retard et que la coordination continue à être assurée en toute transparence.

A cet effet, je te prie de m'envoyer les documents finalisés en ce compris les tracés des "nouvelles" routes et m'indiquer les actions qui restent à prendre.

Bien cordialement,

Roland MOINEAU

Annexe 2 - Refus de Belgocontrol de collaborer

Belgocontrol est une entreprise publique autonome et ses relations avec l'Etat s'articulent autour de plusieurs axes:

- au niveau européen, son statut de prestataire de services de navigation aérienne impose à Belgocontrol le respect d'exigences communes européennes (légalement contraignantes) et la soumet notamment au système de certification et de contrôle (continu) par l'autorité de surveillance nationale (BSA-ANS);
- au niveau national, Belgocontrol voit ses relations avec l'Etat régies par la loi du 21 mars 1991 et est donc placée sous la tutelle de Madame la Ministre, tout en ayant également ses obligations et ses relations financières avec l'Etat modalisées sous la forme d'un contrat de gestion.

Afin de défendre les intérêts belges en général, et de mener à bonne fin les dossiers touchant aux prestations de navigation aérienne, il est de première importance que la collaboration entre Belgocontrol et son régulateur se déroulent de manière constructive et harmonieuse. A cet effet le SPF et plus particulièrement la DGTA ont toujours eu à coeur tant de susciter cette bonne collaboration que de défendre les intérêts de Belgocontrol, en particulier vis-à-vis des prestataires de pays voisins.

Ces derniers temps, diverses inquiétudes ont surgi dans le déroulement de cette collaboration entre les services du SPF et Belgocontrol, en particulier dans les dossiers politiquement sensibles ou à portée financière. Il est à noter que les problèmes ne sont pas en soi généralement localisés au niveau du middle management de Belgocontrol, mais plutôt au-dessus. Cette situation pouvant avoir des conséquences très tangibles, et affecter gravement le déroulement de dossiers en cours, tributaires de la bonne fourniture des données par Belgocontrol, il est important que Madame la Ministre en prenne conscience et veille à corriger cette situation, en soutenant le SPF dans les demandes qui n'ont pu aboutir.

Par exemple:

- en ce qui concerne le **"moratoire"** du plan de survol, les données opérationnelles et de procédure n'ont jusqu'ici pas été transmises suffisamment tôt pour permettre à la DGTA de réaliser les diverses analyses préalables à la publication, ne nous permettant donc pas de respecter l'échéance annoncée du **19 février** pour la publication et du **2 avril** pour la mise en œuvre (cfr point 1) ;
- en ce qui concerne **le système d'utilisation des pistes, les normes de vent, l'utilisation de la 01, le projet PBN, l'étude Solvay sur la nuit à Zaventem...**, des réponses très limitées (voire erronées), voire des refus de collaboration sont transmis, entravant les missions de vérification ou de développement des projets ;
- en cas de **demandes ponctuelles relatives à des vols opérés**, des demandes de justifications sont retournées en lieu et place des réponses demandées ;
- en ce qui concerne **les missions de surveillance de la BSA-ANS**, Belgocontrol ne transmet pas ou plus certaines données financières requises (impact des nouveaux tarifs terminaux sur les compagnies, clarifications sur le partage des coûts entre les aérodromes, prévisions de trésorerie pour 2015, plan annuel...) ;
- en ce qui a concerné **l'avance récupérable** (entre autres), nous pensons que Belgocontrol met en place un certain lobbying direct, excluant le SPF et ne permettant pas à Madame la Ministre d'être éclairée sur le contexte global et les liens entre divers dossiers, parfois cruciaux, situation qui peut entraîner des conséquences négatives au niveau réglementaire, budgétaire et même politique. Il est donc impérieux que Belgocontrol fournisse mensuellement ses prévisions de cash flows au cabinet et au SPF. C'est d'autant plus important que l'Etat est déjà en peine de répondre à certaines de ses obligations internationales qui sont en même temps des missions de services publics (l'OACI nous impose d'assurer les services ATS et on ne sait pas très bien comment sera financé Belgocontrol).

Il va de soi que, si parfois cette attitude irrégulière peut générer un blocage pur et simple des dossiers, il existe parfois des possibilités d'actions et de sanctions, prévues tant dans la loi, les règlements européens ou dans le contrat de gestion.

Néanmoins, sans le soutien de Madame la Ministre, l'Administration peut être mise en difficulté pour recourir à celles-ci et se retrouver démunie dans l'accomplissement de ses missions. C'est pourquoi, dans un premier temps, je souhaite demander un soutien de principe afin:

- de pouvoir rappeler efficacement à l'ordre Belgocontrol dans les écarts observés ;

- de proposer, là où nécessaire les adaptations au cadre réglementaire national pour une parfaite adéquation avec la réglementation européenne ;
- de mettre le service de la DGTA BSA-ANS dans une position (en lui envoyant les informations nécessaires) qui lui permette de faire son travail avec une indépendance telle que prescrite par la réglementation européenne ;
- de mettre en place et poursuivre une concertation suivie avec les collaborateurs de Madame la Ministre dans les positions exprimées à l'égard de Belgocontrol, afin de travailler selon une optique cohérente et dans une confiance mutuelle ;
- de soutenir à très court terme notre demande (cfr mon mail à Johan Decuyper du 04/12/14 sans aucune réponse à ce jour et dans lequel les deux Dominique et Florent étaient en copie) à Belgocontrol d'obtenir les données nécessaires pour réaliser ainsi pour le cabinet une analyse sur ce qui est réaliste ou pas d'envisager comme mesures pour la nuit dans le cadre d'un nouveau « plan durable ». Les données demandées sont nécessaires pouvoir identifier les types d'acteurs opérant les vols de 21h à 8h et. Ceci nous permettrait de mieux comprendre la répartition des vols, mais aussi:
 - de pouvoir interviewer les acteurs en leur posant des questions pertinentes (se basant leur la « photographie type » qu'on aura de la nuit) ;
 - d'effectuer nos calculs afin de d'analyser l'impact des scénarios (en termes de valeur ajoutée, emploi, etc.) sur les différents types d'acteurs en posant que peu d'hypothèses.

En l'absence de ces données, nous sommes pour l'instant cantonnés à des analyses plutôt superficielles.

- Soit, nous obtenons ces données et alors nous pourrions augmenter notre niveau de précision de manière objective et professionnelle ;
- Soit nous ne les obtenons pas et alors nous devrions faire beaucoup d'hypothèses (parfois lourdes), ce qui pourrait amener nos résultats finaux à être discutables en fonction de la perception de chacun.

Plus généralement, nous espérons pouvoir compter, le cas échéant, sur l'appui politique qui s'avérera probablement nécessaire.

Sans cet appui, les blocages déjà dénoncés ne feront que se multiplier et nous empêcherons progressivement de remplir nos missions et d'exécuter les instructions reçues, et de manière générale, ne feront que porter préjudice aux activités du SPF et particulièrement de la DGTA.

Annexe 3 – Politique de BAC à étudier

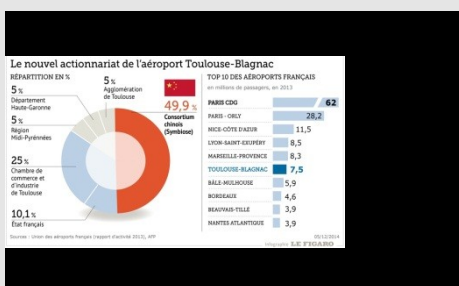
3.1. Plans de Ryanair pour Zaventem

"On fera ces vols transatlantiques dès qu'on aura ces avions. Le plus tôt sera sans doute en 2018 ou 2019. Et l'une des principales destinations à laquelle nous pensons dans ce plan, c'est Bruxelles que nous aimerions connecter à 12 villes américaines".

<http://www.lalibre.be/economie/actualite/o-leary-ryanair-veut-relier-bruxelles-a-12-villes-americaines-547dfb2235707696bac16e68>

(déc 2)

3.2. L'aéroport de Toulouse-Blagnac passe en partie sous pavillon chinois



[L'aéroport de Toulouse-Blagnac passe en partie sous pavillon...](#)

INFOGRAPHIE - Le consortium formé par deux investisseurs chinois et le groupe canadien SNC-Lavalin a été retenu par l'État pour le rachat de 49,99% de l'aéroport d...

View on www.lefigaro.fr

Preview by Yahoo

Comme le remarque Jean-Noël Lebrun (riverain, membre d'un groupe d'Eurocrates, qui vient de réaliser une étude proposant de déplacer Zaventem dont j'ai fait parvenir copie au cabinet), la revente potentielle des parts de Macquarie sur un scénario analogue à celui de Toulouse-Blagnac pose un triple challenge:

- il faut se dépêcher de récupérer l'accès au contrat de vente de Zaventem, car une fois revendu à un tiers ce sera plus délicat de faire invalider certaines clauses, voir la vente initiale ;
- il faut veiller rapidement à ce que les attentes des nouveaux acquéreurs potentiels de Zaventem incluent le fait qu'ils vont devoir au minimum investir pour rendre l'aéroport compatible avec le futur plan durable : allongement de la piste 25L, taxi way,...
- il faut prendre conscience à temps que l'Etat a encore un certain ascendant sur un investisseur privé comme Macquarie mais moins facilement au gouvernement chinois.

La presse française s'est en tout cas emparée du dossier. Le 07/12/14 Médiapart titrait : « Aéroport de Toulouse - les preuves du mensonge » :

Emmanuel Macron prétend que l'aéroport de Toulouse restera contrôlé à 50,1 % par des actionnaires publics. Mediapart publie des fac-similés du pacte d'actionnaires secret qui attestent du contraire : les trois membres du directoire seront désignés par les investisseurs chinois. Et l'État a signé une clause stupéfiante, s'engageant à soutenir par avance toutes leurs décisions.

Dans le dossier de la privatisation de l'aéroport de Toulouse, Emmanuel Macron a décidément pris une incompréhensible posture. Prétendant que la cession aux investisseurs chinois ne portera que sur une part minoritaire du capital, et suggérant du même coup que l'État et les collectivités locales resteront aux commandes de l'entreprise, il s'en est pris, samedi, très vivement aux détracteurs du projet. Dans le prolongement de notre précédente enquête, dans laquelle nous pointions plusieurs contrevérités énoncées par le ministre de l'économie (lire Privatisation de l'aéroport de Toulouse : Emmanuel Macron a menti), Mediapart est pourtant en mesure de révéler la teneur précise du pacte.

A suivre.