

DÉCISION MOTIVÉE 17.046 DU COLLÈGE DES MÉDIATEURS AÉRIENS**CM/T/PHT/FR/2024-05/17.047/7 mai 2024**

CONCERNE : LA RÉGION FLAMANDE, LE RENOUVELLEMENT DU PERMIS D'ENVIRONNEMENT ACCORDÉ LE 29 MARS 2024 À LA SOCIÉTÉ COMMERCIALE PRIVÉE « BRUSSELS AIRPORT COMPANY » POUR EXPLOITER DES TERMINAUX AÉROPORTUAIRES À BRUXELLES-NATIONAL

Nous soussignés membres du Collège des Médiateurs Aériens : **Philippe TOUWAIDE** – Directeur du Service de Médiation et Médiateur-Aérien du Gouvernement Fédéral - ; **Juan TORCK** – Médiateur-adjoint – et **Alexandre de SPIRLET** – Médiateur-adjoint en présence des Mesdames **Martine VAN RIEL**, Coordinatrice et PR de l'équipe, **Charlotte VANVINCKENROYE**, **Mona OUNIS** et **Emily DELBAER** assurant le secrétariat ; réunis en séance collégiale des Médiateurs Aériens en date du 7 mai 2024 rendons l'avis suivant dans le cadre du dossier relatif au renouvellement du permis d'environnement accordé le 29 mars 2024 par la Région flamande et la Ministre Demir à la société commerciale privée « Brussels Airport Company » pour exploiter des terminaux aéroportuaires à Bruxelles-National et le transmettons aux personnes suivantes :

- Ministre de la Mobilité du Gouvernement Fédéral ;
- Ministre de l'Environnement du Gouvernement régional flamand ;
- Présidente du SPF Mobilité et Transports ;
- Direction de l'Administration de la région flamande ;
- Directeur Général du Transport aérien du SPF Mobilité et Transports.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5 §1 ;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, et en particulier les articles 2 § 2, 43 § 2 et 44 ;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu la loi du 28 avril 2010 ;

Vu l'article 36 de l'Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ;

Vu l'article 29 du C.I.C. qui impose à tout fonctionnaire de signaler les présomptions d'infractions constatées ou les atteintes et violations de la législation qui auraient été remarquées ;

Vu la loi du 2 août 1963 relative à l'emploi des langues en matière administrative ;

Vu la loi du 18 juillet 1966 portant coordination des lois sur l'emploi des langues en matière administrative ;

Vu l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu le Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

Vu l'arrêté royal du 11 juin 2023 portant exécution du règlement (UE) n° 598/2014 du parlement européen et du conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

EXPOSÉ DU DOSSIER :

Attendu qu'une enquête publique s'est tenue en décembre 2023 et janvier 2024 dans les communes concernées par le renouvellement du permis d'environnement pour l'exploitation du domaine aéroportuaire de Bruxelles-National ;

Considérant que 383 personnes ont adressé leurs griefs, craintes, remarques et réclamations auprès du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National ;

Considérant que le Médiateur Fédéral, en personne, s'est rendu en l'Hôtel Communal de Kortenberg pour déposer à heure et à temps les 383 courriers qui lui avaient été adressés ;

Attendu qu'une bonne administration impose au Médiateur Fédéral de faire suivre les courriers reçus dans le cadre de ce dossier ;

Considérant que le Service Fédéral de Médiation a bien pris connaissance de la décision du 29 mars 2024 de renouvellement du permis d'environnement à accorder à la société commerciale privée « Brussels Airport Company » qui détient la licence d'exploitation du site aéroportuaire de Bruxelles-National ;

Attendu que le Service Fédéral de Médiation confirme que lorsqu'il transmet des présomptions d'infractions, ces notifications sont établies conformément à l'article 29 du C.I.C., cette démarche est donc juridiquement correcte et incontestable ;

Attendu que malgré nos demandes répétées et confirmées, la Ministre Demir n'a jamais ni répondu aux divers courriers ni rencontré le Médiateur Fédéral et/ou son équipe ;

Considérant que le Service Fédéral de Médiation ne prend pas partie, n'exprime pas de position, mais dans le respect des missions de service public qui lui incombent transmet les informations reçues aux bonnes personnes au bon moment ;

Attendu que le Médiateur Fédéral dispose d'une copie des courriers formels de 1988 et 1989 qui sont bien des instructions ministérielles, qui n'ont jamais été respectées, relatives à la construction d'un mur anti-bruit

complet ainsi que d'un hall couvert avec ventilateur/aspirateur de particules pour les essais de réacteurs et moteurs ;

Considérant que de nombreuses erreurs figuraient dans la demande initiale, comme par exemple la demande de renouvellement d'exploiter la piste 02 alors qu'aucune piste n'est ainsi numérotée à Bruxelles-National ;

Considérant qu'une nouvelle décision de justice a été prononcée pendant le délai réservé à l'enquête publique, à savoir le Jugement prononcé par le Tribunal de première instance de Bruxelles en date du 22 décembre 2023 et relatif aux valeurs de composantes de vent et au comportement fautif de l'État belge dans l'activation de la piste d'atterrissage 01 sans motif réel de vitesse de vent dépassée ;

Attendu que des remarques complémentaires ont été adressées par les communes, riverains, associations auprès du Médiateur Fédéral suite à la communication de la Ministre Demir établie en date du 29 mars 2024 et relative aux conditions de renouvellement du permis d'environnement ;

Considérant que le contenu des courriers reçus après le 29 mars 2024 indique clairement qu'il est demandé de faire suivre ces remarques auprès des autorités fédérales et régionales ;

Considérant que si un certain nombre de remarques de la part de riverains ont été reçus par la Médiation Fédérale, dont le contenu nous demande explicitement de le faire suivre aux autorités régionales flamandes, ceci dans le respect de l'arrêté royal du 15 mars 2002, les points énumérés ci-après ne peuvent donc être interprétés d'aucune façon comme une prise de position du Service Fédéral de Médiation pour Bruxelles-National, et ne sont donc PAS un positionnement ou une revendication de la Médiation mais uniquement la retranscription loyale des points contenus dans les réclamations reçues après le 29 mars 2024 ;

Vu l'exposé oral de la situation fait en séance devant le Collège des Médiateurs ;

DÉCISION MOTIVÉE DU COLLÈGE DES MÉDIATEURS :

Pour ces motifs, le Collège des Médiateurs, à l'unanimité émet l'avis suivant :

- **Article 1 :** il est transmis à la Ministre Demir et à l'administration régionale flamande, les remarques complémentaires suivantes qui sont extraites du contenu des plaintes qui nous ont encore été récemment adressées après la clôture de l'enquête publique et suite à la décision du 29 mars 2024 ;
- **Article 2 :** les remarques développées infra constituent uniquement la transmission correcte sans remarques ni avis de la Médiation Fédérale, dans le cadre d'une bonne administration, de tous les commentaires contenus dans les réclamations reçues, et ces remarques sont bien formulées par des tiers au travers des courriers reçus depuis le 29 mars 2024, dont voici le contenu :
 - *Le futur permis devra être suivi et contrôlé par l'administration régionale et devra faire l'objet d'une évaluation régulière de sa bonne et fidèle et exécution ;*
 - *Il ne peut pas être question que le futur permis soit accordé de façon illimitée, il doit être révisable et adaptable au fil du temps et des innovations technologiques dans le monde de l'aviation ;*
 - *La décision de la Ministre Demir n'a pas pris en compte l'aspect des impacts sur la santé du trafic aérien (troubles cardiaque, perturbations du sommeil, maladies vasculaires) ;*
 - *La Ministre Demir n'a pas pris en compte l'aspect pollution du trafic aérien (rejets de particules d'imbrûlés) autour de Bruxelles-National ;*
 - *La Ministre Demir a décidé d'accorder un blanc-seing à B.A.C. pour une durée indéterminée, ce qui est inacceptable car personne ne peut prévoir l'avenir du transport aérien ;*

- B.A.C. ne respecte pas l'obligation de fournir les tracés radar jusqu'à 9.000 pieds, alors que, me semble-t-il, il s'agit d'une instruction ministérielle fédérale. Ni la Région flamande ni le titulaire B.A.C. ne peuvent modifier, adapter ou restreindre le contenu de cette instruction ;
- B.A.C. communique trop souvent mal, de manière déficiente, erronée, incomplète et insuffisante en diffusant trop souvent et tardivement des publications qui ne correspondent pas à la réalité ;
- B.A.C. ne doit pas communiquer qu'avec les autorités flamandes, il doit aussi communiquer avec les administrations bruxelloises et wallonnes qu'il a trop souvent mis de côté ces dernières années ;
- B.A.C. doit respecter tous les riverains et toutes les associations sans exceptions en entretenant un dialogue correct et respectueux en restant transparent ;
- B.A.C. ne communique pas bien du tout, il commet régulièrement des grosses erreurs en matière d'information au public au travers de son site internet BATC ;
- Pourquoi est-ce que le titulaire B.A.C. qui gère le fonds d'isolation et d'indemnisation FANVA depuis de nombreuses années ne l'a jamais alimenté ? Ce fonds est inactif depuis une bonne vingtaine d'années ? ;
- Une instruction du Ministre Dehaene de construire un hall couvert pour les essais de réacteurs n'a pas été respectée. Ce fait augmente la pollution atmosphérique autour des riverains de l'aéroport—faute d'abri couvert pour de tels essais qui sont effectués sans aspirer les particules rejetées ;
- Le ministre Dehaene s'était engagé fin des années 80 à construire un mur antibruit tout autour de l'aéroport. Cette instruction n'a toujours pas été respectée. A cause de cela le bruit au sol est fort important pour les habitants des communes limitrophes ;
- Pourquoi ne pas employer la terre du « Canacseberg » (qui après analyse n'est pas polluée) pour continuer le mur anti-bruit en terre qui existe déjà dans certaines parties autour de l'aéroport ;
- La Ministre Demir n'a pas tenu compte des 5.500 réclamations et des arguments avancés dans les nombreuses remarques qui ont été introduites en réaction à l'enquête publique ;
- La Ministre Demir n'a pas formellement motivé sa décision ni n'a examiné les milliers de réclamations quant au fond. Elle n'a pas expliqué les motifs pour lesquels les arguments des tiers n'ont pas été repris, ont été rejetés ou n'ont pas été pris en compte ;
- Le réseau de sonomètres doit être complété et étendu sous tous les couloirs de survol, avec un système de communication des relevés en temps réel ;
- Comment se fait-il que 63 % des avions cargos/frets qui décollent ou atterrissent la nuit à Bruxelles-National datent d'avant 2000 ? Cela démontre qu'il faut agir à la source sur le bruit des moteurs d'avions ;
- Les niveaux de bruit individuels des avions (QC) n'ont plus été revus depuis bien 15 ans. Le Ministre fédéral de la Mobilité doit revoir urgemment ces niveaux en diminuant les limites ;
- La Ministre Demir a enfreint les compétences du Fédéral en ne respectant pas sur Bruxelles-National concernant les matières d'action sur les avions à la marge ;
- Un Boeing 777 illégal vole de nuit. Il doit être interdit et rester au sol. Aucune mention de cette infraction avérée n'est reprise dans le permis du 29 mars 2024 ;
- Il y a 1.500 décollages ou atterrissages la nuit qui sont en infraction. Ils n'ont pas de créneau horaire, ils doivent être totalement interdits. Cela a été constaté et par le Slot Coordinateur et par le Médiateur Fédéral ;
- Le Règlement européen 598/2014 sur l'approche équilibrée en matière de gestion du bruit doit être respecté ;
- La réglementation régionale doit définir 16.000 vols de nuit maximum et pas 16.000 créneaux. On ne peut pas modifier les données d'un atterrissage non justifié ;
- Toute infraction au nombre maximal de vols de nuit doit être poursuivie et sanctionnée en responsabilisant la société « Brussels Airport Company » ;

- *L'OMS définit la nuit comme une période de 8 heures consécutives, ce qui n'est pas le cas à Bruxelles-National—la durée de 8 heures minimum de la nuit environnementale doit donc être appliquée à Bruxelles-National ;*
- *Les 3 nuits du week-end doivent réellement devenir des périodes sans aucun mouvement d'avions ;*
- *La fin des vols de nuit doit être programmée par phases progressives à plus court terme ;*
- *Les vols de nuit ne répondent à aucune nécessité économique et doivent être supprimés ;*
- *La Ministre Demir doit respecter les décisions de justice qui sont exécutoires. Le principe de la dispersion est fautif, il doit être toujours interdit, doit être abandonné et ne peut être encouragé d'aucune forme que ce soit ;*
- *Le bruit des avions doit être réduit à la source par un renouvellement de la flotte des compagnies aériennes ;*
- *Le nom officiel de l'aéroport est et reste « Bruxelles-National » et pas Brussels Airport Company – B.A.C ;*
- *La Flandre dispose du pouvoir de définir des normes de bruit au sol pour les survols d'avions. Il n'a pris aucune initiative en la matière, alors qu'il y a bien des normes de bruit pour les lignes de chemins de fer, les cafés, les salles de cinéma et les concerts en plein air ;*
- *La légitimité régionale sur l'adoption de normes de bruit au sol est incontestable et validée par les Tribunaux ; la Région est légitime pour adopter des normes de bruit au sol. Ceci est incontestable et a été validé par les Tribunaux ;*
- *L'équilibre économie, santé et environnement n'a été ni respecté ni pris en compte ;*
- *En 2024, on ne peut plus tout se permettre uniquement au nom de l'économie ;*
- *Il a été démontré que le coût des vols de nuit en terme de santé publique atteint 1 milliard d'euros par an ;*
- *La piste 19 est trop courte et en pente, elle n'est donc pas adaptée pour les décollages d'avions de plus de 136 tonnes. Des dispositifs élémentaires de sécurité manquent sur la piste 19 ;*
- *Les décisions de justice relatives aux normes de vent et à l'utilisation de la piste 01 doivent être respectées ;*
- *La piste 01 ne peut pas être améliorée par la construction de sorties à grande vitesse, la piste 01 doit rester une piste secondaire et alternative qui ne peut servir pour de la dispersion ;*
- *Comme les salaires Belges doivent rester en harmonie avec ceux des pays voisins, la moyenne pondérée du ratio bruit par poids de la flotte de Bruxelles-National (National) (QC/MTOW) ne peut pas dépasser celle de l'ensemble des flottes de Schiphol, Francfort et Charles-de-Gaulle. Cette mesure fait baisser, de façon dynamique et juste, le bruit de tous les avions, moyen- et gros-porteurs. Ainsi la fréquence moyenne de tous les riverains diminuera fortement aussi bien que le nombre de personnes fortement gênées ou victimes de fortes perturbations du sommeil. La pondération de la moyenne QC/MTOW se fait par le nombre de mouvements. Le ratio QC/MTOW représente aussi l'équilibre recherché entre la santé des riverains (QC le moins élevé possible) et l'économie (le plus gros poids possible et raisonnablement acceptable) ;*
- *Voici quelques commentaires qui pourraient certainement intéresser Huldenberg également :*
 - *L'avis du ministère de la santé était défavorable --- apparemment, la santé ne compte pas ;*
 - *Les gens pointent surtout du doigt les autres. BAC n'est pas compétent pour l'utilisation des pistes (Skeyes et le fédéral), les trajectoires de vol (fédéral), les créneaux (coordination des créneaux sans but lucratif) ;*
 - *Pour les calculs, les paramètres pour lesquels BAC n'est pas compétent ou qu'il ne peut pas contrôler (météo, croissance de la population) sont gelés au niveau de 2019. Il suffit de savoir qu'il y a eu beaucoup plus de vols en 2019 par rapport à aujourd'hui*

(plus précisément 234.000, ce qui, selon les projections actuelles, ne sera pas atteint avant 2030 (en 2028 par exemple déjà 232.000) ;

- *Pour les infractions nocturnes, BAC renvoie à la DGTA pour intervenir ;*
- *Pour le département de la santé, tous les résidents situés à l'intérieur du contour OMS de Lnight 40 sont cartographiés. Mais pour calculer le nombre de personnes gravement gênées dans leur sommeil (on ne parle même pas des gênés ordinaires), une formule du Vlareem est utilisée, qui n'est pas la même que celle de l'OMS ;*
- *Je ne vois pas bien à quelle fréquence les contours de l'OMS seront ensuite testés par rapport à la réalité ;*
- *Le nombre de mouvements proposé par les associations était de 220.000. Aujourd'hui, elles en proposent 240.000 d'ici à 2030 (dans six ans). Cela représente 55 mouvements supplémentaires par période de 24 heures ;*
- *Pour calculer le nombre croissant de vols à travers les contours de bruit et prédire l'évolution du bruit (élevé ! !!), les facteurs suivants sont pris en compte : (1) le renouvellement de la flotte, (2) ... le maintien des trajectoires de vol actuels (! !!!) et (3) la croissance de la population ;*
- *Avec ce plan, les avions seront de plus en plus bruyants (LAm_{max}>70) en soirée (de 19h à 23h) ;*
- *L'Oostrand connaîtra également des dépassements plus importants de 5x LAm_{max} 70 dB(A) pendant la journée, tandis que le Noordrand en recevra moins ;*
- *Le gouvernement flamand a toujours affirmé que la densité de population ne devait pas être un critère de répartition des nuisances, mais c'est exactement ce qu'il fait aujourd'hui : le seul objectif de l'ensemble du permis d'environnement en matière de bruit ambiant est de réduire (un peu) le nombre de personnes gravement gênées, ce qui est désormais possible précisément en concentrant davantage les nuisances dans des zones moins densément peuplées ;*
- *Le Gouvernement flamand renvoie toutes les responsabilités vers les autres : il n'est pas compétent pour limiter le nombre de vols, ni pour interdire les vols de nuit, ni pour répartir géographiquement les nuisances... ;*
- *De plus, une licence AR a déjà été délivrée, permettant à BAC jusqu'à 80 mouvements coordonnés à n'importe quelle heure de la journée ;*
- *De nombreuses recherches sont envisagées, mais sans aucun engagement. On étudierait par exemple l'impact de la fréquence des survols - ce qui ne résoudrait rien du tout ;*
- *Les nuits restent un désastre. À partir de l'été 2028, aucun décollage entre minuit et 6 heures du matin (au lieu de 1 heure et 6 heures) ne sera autorisé le vendredi soir. À partir de l'été 2030 - c'est-à-dire d'ici six ans - il n'y aura soi-disant plus de décollage les vendredis, samedis et dimanches entre minuit et 7h, MAIS les vols touristiques continueraient de toute façon à gâcher tous les week-ends dès les premières heures car cette interdiction de décollage jusqu'à 7h les samedis, dimanches et lundis ne s'applique qu'aux avions ayant un QC>4 ; or la plupart des vols touristiques relèvent déjà du QC 4 dans cette tranche horaire et continueraient donc tout simplement à réveiller tous les riverains les week-ends à partir de 6h ;*
- *Pour les autres vols de nuit, rien ne changera. Le fait que des personnes puissent être maintenues éveillées en permanence quatre nuits par semaine ne pose donc pas de problème au gouvernement flamand ;*
- *Pour réduire le nombre de personnes gravement gênées, on se base sur l'année 2019. Cette année-là, il y a eu 234 000 vols. Ce chiffre ne sera à nouveau atteint qu'à partir de 2029. Il n'est pas difficile de prévoir une diminution des nuisances quand on sait déjà qu'il y aura moins de vols qu'en 2019. Il s'agit surtout de gagner du temps, car ces réductions ne sont certainement pas pour demain ! ;*

- *Le conseil du GOVC de réduire systématiquement le nombre de vols avec un L_{max}>60 n'est pas retenu et je cite : " After all, aircraft of the latest generation, with the latest technology in terms of noise emissions, cannot meet this emission limit even at a large distance from the airport " ;*
 - *Ainsi, d'une part, ils admettent eux-mêmes la distance à laquelle s'étend l'impact négatif de cet aéroport et, d'autre part, ils utilisent cela comme argument pour ne rien faire !*
 - *On retrouve également ce type de contradiction au niveau de la fréquence des survols : "L'évaluation des différents avis montre que le nombre de mouvements est un facteur déterminant des différents aspects des nuisances". Mais là encore, rien n'est fait en termes d'évaluation des nuisances ou de prévention des nuisances ;*
 - *Les mesures de bruit à la demande avec des stations de mesure temporaires sont simplement rejetées parce qu'elles ne dureront pas toute une année et qu'apparemment ils ne sont intéressés que par ce type d'indicateurs ;*
 - *Des stations de mesure supplémentaires peuvent être envisagées "en fonction des conditions techniques préalables de mesure (qui ne sont toutefois pas décrites) et de la disponibilité des ressources". La question de savoir s'il est utile ou nécessaire d'obtenir des données claires n'entre apparemment pas en ligne de compte ;*
 - *L'utilisation de dBC au lieu de dBA est rejetée parce que cela ne se fait pas non plus au niveau international (mais bien sûr, si quelqu'un d'autre fait du mauvais travail et arnaque, il ne faut pas essayer de faire quelque chose de différent ou d'apprendre quelque chose de nouveau) ;*
 - *À la page 139, le rôle du bruit de fond est évoqué. Bien que son influence soit reconnue, elle n'est tout simplement pas prise en compte, par exemple pour le calcul de la gêne ;*
 - *Pour les vols dont le L_{max} est supérieur à 60, il est indiqué qu'ils sont intégrés dans les mesures globales (L_{den}, L_{night}, etc.) ; mais cette méthode de calcul fait que ces avions ne contribuent pratiquement pas au chiffre global alors qu'ils causent la même quantité de gêne perçue, ce qui n'est pas abordé ;*
 - *Ils ne répondent pas non plus à la question de la fréquence maximale de survol pour tous ;*
 - *En ce qui concerne le cadastre du bruit quartier par quartier promis depuis plus de 20 ans, ils renvoient à un rapport quinquennal qui se trouve quelque part sur Geopunt. Il n'est même pas prévu de rendre ce rapport public ou de l'établir annuellement au lieu de tous les cinq ans ;*
 - *La licence est déjà valable au moins jusqu'en 2030, de sorte que la demande de la limiter dans le temps n'a pas été satisfaite non plus ;*
 - *En fait, ils se déchargent autant que possible de toute responsabilité et, lorsqu'ils peuvent faire quelque chose, ils refusent de faire quoi que ce soit. On peut se demander pourquoi Schiphol peut faire des choses pareilles - mais ils n'ont peut-être pas vendu leurs résidents avec une licence CB.*
- **Article 3 :** une expédition de la présente décision motivée du Collège des Médiateurs sera transmise au Ministre Fédéral de la Mobilité, à la Ministre de l'Environnement du Gouvernement Régional flamand, à et au Directeur Général du Transport Aérien du SPF Mobilité et Transports.

Ainsi donné à Bruxelles le mardi 7 mai 2024, le Collège des Médiateurs-Aériens, estimant de ce fait avoir agi et répondu à ses missions légales par cet avis motivé qui le décharge de toute responsabilité. **Tout en rappelant que le contenu des remarques ou commentaires formulés n'engage ni le Médiateur Fédéral ni le Collège des Médiateurs, étant simplement la retranscription des commentaires complémentaires reçus après le 29 mars 2024.**

Par le Collège des Médiateurs, les soussignés :

Philippe TOUWAIDE

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime
Ancien Commissaire du Gouvernement
Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Médiateur du Gouvernement Fédéral - S.P.F. Mobilité et Transports

Juan TORCK

Médiateur-adjoint
Détaché de skeyes

Alexandre de SPIRLET

Médiateur-adjoint
Détaché de skeyes

Emily DELBAER

Assistante de Direction
Détachée de skeyes

Mona OUNIS

Assistante de Direction
Détachée de skeyes

Charlotte VANVINCKENROYE

Webmaster
Détachée de skeyes

Martine VAN RIEL

Team coordinateur & RP
Détachée de skeyes