

## DÉCISION MOTIVÉE 17.033 DU COLLEGE DES MÉDIATEURS AÉRIENS

CM/T/PHT/FR/2021-06/17.033/8 juin 2021

### CONCERNE : RECOMMANDATION D'IMPOSER DES RESTRICTIONS OPERATIONNELLES AUX AVIONS HEAVY ET AUX AVIONS À QC ÉLEVÉ.

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 de Mesdames **Mona OUNIS**, **Emily DELBAER** et **Aurélié DUPONT** assurant le secrétariat ; réunis en séance collégiale des Médiateurs Aériens en date du 8 juin 2021 rendons l'avis suivant dans le cadre du dossier en question et formulons la présente recommandation au :

- Ministre de la Mobilité du Gouvernement Fédéral
- Directeur Général du Transport Aérien du SPF Mobilité et Transports
- Régulateur Economique de l'Aéroport de Bruxelles-National

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 les articles 5 §1, 14 bis et 32 ;

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

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 royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'Aéroport de Bruxelles-National, notamment ses articles 4 et 9 ;

Attendu que l'article 9 de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'Aéroport de Bruxelles-National stipule que;

*« Le ministre ou son délégué peut délivrer une autorisation d'utilisation temporaire à l'aéroport de Bruxelles-National pour un aéronef présentant une faible marge de conformité ne pouvant être exploité en vertu d'autres dispositions du présent arrêté.*

*Cette exemption est limitée aux :*

- 1° aéronefs dont l'exploitation revêt un caractère si exceptionnel qu'il serait déraisonnable de ne pas accorder d'exemption temporaire;*
- 2° aéronefs effectuant des vols non commerciaux à des fins de modifications, de réparations ou d'entretien. »*

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, dont principalement l'article 7.1. :

**Article 7 :** Informations relatives aux caractéristiques acoustiques  
*1. Les décisions relatives aux restrictions d'exploitation liées au bruit sont fondées sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, de la convention de Chicago (sixième édition, mars 2011).*

Considérant que seule la certification acoustique ICAO est à prendre en compte dans les restrictions nationales d'exploitation liées au bruit ; que ces dispositions ICAO sont rendues obligatoires dans les règlements européens, et de ce fait également en droit belge ;

Vu l'Arrêt du Conseil d'Etat n° 238.283 du 22 mai 2017 : *« Considérant qu'il est inévitable que l'exploitation d'un aéroport génère des nuisances sonores à ses abords ; que l'Etat dispose en conséquence d'un large pouvoir d'appréciation, que le choix entre la concentration de ces nuisances sur certaines zones ou leur dispersion sur une large étendue, la limitation des heures de fonctionnement de l'aéroport, le respect rigoureux des exigences de la sécurité aérienne, la sauvegarde des intérêts économiques liés de près ou de loin au trafic aérien, sont autant de paramètres qui interviennent dans une appréciation en opportunité de ce qui vaut le mieux pour l'ensemble de la collectivité dans une appréciation politique. Considérant que si l'article 23 de la Constitution prescrit de garantir le droit à la protection d'un environnement sain, il n'interdit pas en tout temps et tout lieu toute perturbation de la qualité de l'environnement, mais impose que, globalement, il soit veillé à protéger l'environnement ; qu'en particulier en ce qui concerne la localisation des nuisances sonores inéluctablement liées à l'exploitation d'un aéroport, cet article laisse aux autorités compétentes le choix de concentrer ou de répartir les nuisances sonores de la manière qu'elles estiment le plus conforme à l'intérêt général ; qu'en conséquence, il n'interdit pas que la situation de certaines zones soit détériorée si cette détérioration est compensée par l'amélioration de la situation dans d'autres zones » ;*

Vu la déclaration d'un directeur commercial dénommé Feist de la Société Anonyme privée titulaire de la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National en date du mardi 1er juin 2021 relative à la fixation des tarifs 2023 pour les avions bruyants ;

Attendu qu'il convient de développer des contre-propositions durables et équitables ;

Considérant que nous sommes saisis de plusieurs remarques et réclamations de riverains relatives aux déclarations de ce même Feist devant la presse en date du mardi 1<sup>er</sup> juin 2021, lesquels ne comprennent pas

qu'une banale augmentation des tarifs de B.A.C. pour les avions polluants serait simplement l'achat d'un permis de polluer et de faire du bruit ;

Examinant les remarques qui nous sont formulées, à juste titre, proposant d'agir de façon durable et permanente pour un aéroport plus respectueux de son environnement par une interdiction pure et dure d'opérer à toute une série d'avions anciens, bruyants et polluants ;

Attendu qu'au lieu d'un permis de polluer dont le profit rentrerait dans les caisses de Brussels Airport Company ce qui n'est pas un réel incitant à diminuer les nuisances, il faut avoir recours à des interdictions, seul moyen radical d'améliorer l'environnement pour toute la communauté dans toutes les régions voisines ;

Considérant que cette éventuelle taxation plus élevée visant les avions bruyants et polluants est en fait un artifice de communication au seul bénéfice de Brussels Airport Company pour faire rentrer encore plus d'argent dans ses caisses et sa comptabilité ;

## **EXPOSÉ DU DOSSIER :**

### **1. Les avions gros-porteurs ou HEAVY**

Le décollage très tôt le matin ou en soirée d'avions gros-porteurs d'une masse maximale au décollage supérieure à 136 tonnes (classification HEAVY ICAO/FAA) génère des nuisances importantes et un nombre élevé de réclamations et de plaintes.

Il convient dès lors de prendre des mesures pour que ce type d'avions lourds, bruyants et gros-porteurs ne décolle plus systématiquement en matinée et/ou soirée, avant le « couvre-feu » puisque certains de ces avions gros-porteurs d'une masse maximale au décollage (MTOW) supérieure à 136 tonnes ne sont pas autorisés à voler de nuit.

Les types d'avions qui génèrent des réclamations sont les gros-porteurs à masse élevée au décollage supérieure à 136 tonnes suivants :

- AIRBUS A-330
- AIRBUS A-340
- BOEING 747
- BOEING 767
- BOEING 777
- BOEING 787 (évolution basse en fonction de leur portance)

Leur décollage soit tôt le matin, dès 06h00 locales ou très tard en soirée, vers 22h50, indispose considérablement la communauté urbaine et les riverains de Bruxelles-National, d'une façon qui n'est ni à démontrer ni à contester mais qui est bien flagrante.

### **Définition ICAO et FAA d'avions gros-porteurs :**

Les documents FAA-N JO 7110.525 du 8 avril 2010 et ICAO DOC 4444 PANS-ATM classifient les avions selon leur poids mais aussi pour des raisons de turbulences.

Les avions gros-porteurs sont définis comme étant ceux d'un poids maximum au décollage (MTOW) supérieur à 136 tonnes.

The ICAO wake turbulence category (ITC) is entered in the appropriate single character wake turbulence category indicator in Item 9 of the ICAO mode/ flight plan form and is based on the maximum certificated take-off mass, as follows:

- H (Heavy) aircraft types of 136 000 kg (300 000 lb) or more;
- M (Medium) aircraft types less than 136 000 kg (300 000 lb) and more than 7000 kg (15 500 /b); and
- L (Light) aircraft types of 7 000 kg (15 500 lb) or less.

#### Limitations de poids à Bruxelles-National sur certaines procédures SID :

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009, une limite de poids fixée arbitrairement à 200 tonnes a été introduite pour les décollages sur la piste 19.

Du 6 février 2014 au 2 avril 2015, les avions de plus de 136 tonnes avaient été obligatoirement assignés sur les procédures aéronautiques SID DELTA ou YANKEE et ne pouvaient plus utiliser la procédure de virage vers gauche CHARLIE à partir de l'altitude de 1700 pieds.

Poids des avions (MTOW = Maximum Take-Off weight)	
Learjet 45	10
E145	20
Embraer 145	20-21
Bombardier CRJ-700	33
Embraer 175L	37
Bombardier CRJ 900	38
Embraer 170	39
Soukhoi Superjet 100	46
SU95	46
F-100 Super Sabre	46
Embraer 195	51
E 195	51
B 737-500	61
B 737-300	63
B 737-400	63-69
A 319	64-76
B 737	65-70
B 737-800	67-80
B 737-700	69
A 320	71-78
A 20 Neo	74
A 321	83-89
B 737 Max	83
B 737-900	86
B 757-200	100-109

Above 136 MTOW	
A 300-600	153-171
B 767-300	187
A 330-300	215-235
A 330-200 P	215-242
A 330-200 F	233
B 787-800	220-228
B 747-400 P	233
B 747-400 F	395-413
B 787-900	251
A 350-900	268-275
A 340-300	275
B 777-200	294-298
B 777 P	348
B 777L	313-352
B 777W	341-352
B 747-800	448
A 388	575

Les principaux avions qui font l'objet de plaintes sont, de façon non exhaustive :

- Les Boeing 767, 777 et 787
- Les Airbus A.330 et A.340
- Les Boeing cargo 747
- Le Boeing cargo 777 volant de nuit sur base d'un calcul limité de poids
- Certains avions militaires C130, C17, C5 Galaxy, KC 135 et Boeing 707 AWACS

## 2. Le système du quota de bruit à Bruxelles-National

L'accord gouvernemental du 11 février 2000 prévoit l'instauration de mesures de réduction des nuisances sonores qui portent directement sur les avions.

Ces mesures peuvent revêtir trois formes différentes :

- soit l'interdiction d'accéder à l'Aéroport de Bruxelles-National pour les avions bruyants, entre autre par le biais d'un quota de bruit maximum (QC = Quota Count) par mouvement
- soit l'instauration d'un quota de bruit global par saison
- soit des mesures d'encouragement

L'interdiction de certaines catégories d'avions bruyants permet réduire sensiblement les nuisances sonores. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a élaboré un règlement interdisant aux appareils dépassant une certaine production sonore d'atterrir ou de décoller à Zaventem à partir du 1er juillet 2001.

L'Arrêté ministériel du 26 octobre 2000, paru au Moniteur belge du 17 novembre 2000, approuve le règlement de B.I.A.C. concernant l'instauration d'un système de quotas acoustiques pendant la nuit et déterminant la quantité maximale de bruit autorisée la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.

L'Arrêté ministériel du 5 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National complète ces dispositions.

La quantité de bruit maximale autorisée par mouvement est déterminée pour chaque type d'avion en fonction du certificat acoustique de l'appareil. Cela signifie qu'un avion peu bruyant reçoit un chiffre de quota (Quota Count) faible et un appareil plus bruyant un QC plus élevé.

Les avions ayant un chiffre individuel de QC supérieur à 12,0 sont interdits de vol la nuit (de 23h00 à 06h00) depuis le 1er janvier 2003. Le quota de bruit maximal était encore de 20 en juin 2001.

Cela implique que certains types d'avions équipés d'une technologie obsolète ou dont la masse au décollage dépasse largement la moyenne, ne sont plus autorisés.

Cette mesure contraignante ne peut être respectée que de deux manières :

- dans la plupart des cas (Boeing 727 *hushkittés*), l'opérateur doit rénover sa flotte, chose déjà réalisée par la plupart des compagnies qui opèrent la nuit à Bruxelles-National
- dans le cas de quelques avions récents mais présentant une grande capacité de chargement (Boeing 747, DC-10 et MD-11), les opérateurs doivent soit utiliser des avions de remplacement plus petits soit adapter leurs horaires.

Depuis le 31 octobre 2004, la période de 06h00 à 07h00 locales, dite « petit matin », est également reprise par une interdiction d'opérer à tout décollage dont le niveau de bruit individuel sera supérieur au QC 24,0. Cela signifie que des avions de type Boeing 747-200, 300 et 400 et Tristar L101 ne peuvent plus décoller entre 06h et 06h59 locales.

### Avions interdits la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National :

- 1er juillet 2001, les avions qui ont un quota de bruit de 20 et +
- 1er juillet 2002, les avions qui ont un quota de bruit de 16 et +
- 1er janvier 2003, les avions qui ont un quota de bruit de 12 et +
- 1er janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 8,0 et +

### Avions interdits le matin » (de 06h00 à 07h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National :

- 31 octobre 2004, les avions qui ont un quota de bruit de 24 et +
- 1er janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 12,0 et +

### Avions interdits le jour (de 07h00 à 21h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National :

- 1er janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 48,0 et +

### Avions interdits le soir (de 21h00 à 23h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National :

- 1er janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 24,0 et +

QC Departures (0 - 4,0)	
Learjet 45	0,1
E145	0,6
Embraer 145	0,6
Airbus 20 Neo	0,7
Bombardier CRJ-700	1,2
B 737 Max	1,2
A 319	1,3-2,5
B 737-500	1,3
Bombardier CRJ-900	1,3
SU95	1,5
B 787-800	1,9-2,1
Embraer 170	2,1
A 350-900	2,1-2,3
Embraer 195	2,2
B 737	2,2-2,4
B 737-400	2,4
B 737-700	2,4
A 320	2,4-2,9
B 737-800	2,5-4,5
B 787-800	2,7-3
B 787-900	2,8
B 757-200	2,8-3,1
A 321	3,8-4,1

QC Departures (4,1 - 8,0)	
B 737-900	4,0-5,2
A 300-600 F	4,1-6,7
B 757-200 F	4,2
B 767-600	7,2
B 767-300	7,2
A 330-200 F	8,0

QC Departures (8,1 - 12,0)	
A 388	10,4
B 777-200 P	10,7-12,6
B 777L F	11,4-11,9
A 330-300	7,9-9,3
A 330-200	7,9-11,2
B 777W	10,8-11,2

QC Departures (12 - 26,6)	
B 747-400 F	22,1-26,6

### 3. Les propositions qui émanent de la communauté située autour de l'Aéroport de Bruxelles-National

#### a) Diminution des niveaux de bruit individuels des avions sur base de leur véritable certification acoustique EASA - QC (QUOTA COUNT INDIVIDUEL) :

Les limites maximales de niveau de bruit individuel de chaque avion (QC : Quota Count) admises n'ont plus été modifiées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010 alors que la flotte aéronautique mondiale a fortement évolué et devraient être adaptées dans le respect de l'approche équilibrée et des restrictions opérationnelles.

Le souhait de voir étendue la période dite de NUIT à la plage horaire comprise entre 22h00 et 07h00 du matin est demandé par la Communauté et les autorités.

Seule une politique volontariste, qui profiterait absolument à tout le monde dans toutes les zones, de diminution des niveaux de bruit individuels des avions utilisés à Bruxelles-National, permettrait de réduire le bruit à la source, et de ramener une sérénité indispensable dans la gestion des nuisances sonores du trafic aérien.

Une proposition de diminution des QC nous a été transmise comme suit :

- NUIT : de 22h00 à 07h00 locales : QC max 6,0 (au lieu de 8,0) et de 3,0 au lieu de 4,0 sur la procédure CIV.Delta dite du Canal
- MATINEE : 07h00 à 09h00 locales : QC max 9,0 (au lieu de 12,0)
- JOURNEE : de 09h00 à 20h00 locales : QC max 12,0 (au lieu de 48,0)
- SOIREE : de 20h00 à 22h00 locales : QC max 9,0 (au lieu de 24,0)

#### b) Réduction du poids individuel autorisé au décollage à certaines périodes du jour et/ou de la nuit (MAX.TOFF = MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT) :

Ce sont les avions gros-porteurs, classifiés HEAVY par l'ICAO et la FAA comme ayant une masse totale au décollage (MTOW) supérieure à 136 tonnes qui sont les principaux responsables des réclamations en matière de bruit et de pollution dans les zones voisines des pistes, que ce soit à l'atterrissage ou au décollage.

Certains avions, bien que récents, génèrent un bruit important comme les Airbus A.330 et 340 ou encore les Boeing 747, 767, 777 ou 787.

Une proposition de limitation du MTOW pour toutes les pistes nous a été transmise comme suit :

- Les avions d'un poids maximal au décollage supérieur à 136 tonnes ne peuvent évoluer exclusivement que pendant la période dite de JOURNEE, soit uniquement entre 09h00 et 20h00 locales.

#### BASE LÉGALE

Cette décision collégiale trouve son fondement dans **l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National** ainsi que dans la **loi du 28 avril 2010**.

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

- **Article 1** : il est recommandé d'établir une catégorisation des avions sur base de leur Quota Count individuel, liste basée exclusivement sur leur unique certificat acoustique délivré par l'EASA, un avion ne disposant que d'un et un seul niveau individuel de bruit (QC) ;
- **Article 2** : il est recommandé de respecter la législation sur les limitations d'évolution des avions en fonction de leur niveau de bruit individuel QC et donc de ne pas faire évoluer de nuit des avions qui présentent un niveau de bruit individuel QC supérieur à la limite admise et autorisée de nuit à Bruxelles-National ;
- **Article 3** : il est recommandé d'adapter la définition des avions gros-porteurs à celle reconnue internationalement par les documents FAA-N JO 7110.525 du 8 avril 2010 et ICAO DOC 4444 PANS-ATM qui classifient les avions selon leur poids pour des raisons de turbulences, soit HEAVY à partir d'un MTOW supérieur à 136 tonnes ;
- **Article 4** : il est recommandé de prendre des mesures supplémentaires de protection de toutes les populations survolées le matin, la journée, en soirée et de nuit, en abaissant le niveau individuel de bruit (QC) admis au décollage le matin, la journée, la soirée et la nuit et d'éventuellement ne limiter l'autorisation de décollage d'avions présentant un QC élevé qu'entre 09h00 et 20h00 locales, plage de jour raisonnable et acceptable ;
- **Article 5** : il est recommandé de limiter strictement les décollages d'avions HEAVY la nuit, le matin et en soirée ; en ne les autorisant qu'en journée entre 09h00 et 20h00 locales, plage de jour raisonnable et acceptable ;
- **Article 6** : le système du QC maximal fixé à 6,0 de nuit, 9,0 le matin et le soir et 12,0 en journée avec une nuit fixée à la période entre 22h00 locales et 07h00 locales ainsi que d'une restriction opérationnelle limitée exclusivement à la période de jour entre 09h00 locales et 20h00 locales pour les avions de la catégorie HEAVY semble une bonne proposition durable, équitable, raisonnable pour toutes les zones situées autour du site aéroportuaire de Bruxelles-National ;
- **Article 7** : 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 et au Régulateur économique de l'Aéroport de Bruxelles-National

Ainsi donné à Bruxelles le 8 juin 2021, le Collège des Médiateurs, estimant de ce fait avoir agi et répondu à ses missions légales par cet avis motivé qui le décharge de toute responsabilité.

*Par le Collège des Médiateurs, les soussignés :*

**Philippe TOUWAIDE**

Licencié en Droit Aérien  
Directeur du Service Fédéral de Médiation  
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral

**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

**Aurélié DUPONT**

Assistante de Direction  
Détachée de skeyes

Décision motivée 17.033 du Collège des Médiateurs Aériens

9