



D.R. De Tijd
Photo du domaine public

RÉF: 7257-P

ANALYSE DE LA NOTE « *FEIST & CONSORTS* »
CRITIQUANT LA DÉCLARATION DE POLITIQUE GÉNÉRALE
DU MINISTRE DE LA MOBILITÉ

Analyse rédigée par
Philippe TOUWAIDE

Une solution durable, équitable et respectable dans la problématique des survols autour de Bruxelles-National doit s'obtenir dans le respect de tous les acteurs, aussi bien économiques, sociaux que particuliers.

Les riverains et personnes survolées ont autant de droits au repos, au sommeil, à des nuits saines et à la tranquillité que les acteurs du transport aérien défendent leurs intérêts économiques à une activité aéronautique.

De ce fait, il est primordial que les documents mis sur la table, surtout par le titulaire de la licence d'exploitation de Bruxelles-National, la société privée à finalité commerciale « Brussels Airport Company » soient irréprochables, corrects, sans erreurs ni autres mensonges.

Cette analyse démontre, malheureusement, qu'une grande confusion intentionnelle ou non, est constatée dans le chef des dirigeants de la société privée « Brussels Airport Company » et de leurs 9 consorts (dénommés par facilité les « 10 acteurs » tout au long de cette analyse neutre, impartiale, objective et indépendante établie par le Médiateur Fédéral), avec des affirmations fausses, infondées, incomplètes, partielles, partiales, subjectives ; lesquelles déforcent totalement l'analyse des 10 acteurs de la note de Politique Générale du Ministre de la Mobilité.

Sur certains points, la note « Zorgpunten » (préoccupations) émet des thèses illégales qui sont en totale contradiction, pour ne pas dire violation, de la réglementation aéronautique, des Lois et de la Constitution ; ce qui n'est absolument pas acceptable selon le Médiateur Fédéral, Médiateur qui est et reste le défenseur des Lois et garant du Droit.

Le lundi 28 novembre 2022.



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 Aérien du Gouvernement Fédéral - S.P.F. Mobilité et Transports

1. RÉTROACTES

- 15 mars 2022 : Le Médiateur Fédéral pour le Transport Aérien présente les propositions contenues dans les réclamations, dont la diminution des niveaux individuels (QC) de bruit des avions ;
- 1er août 2022 : Le Médiateur Fédéral pour le Transport Aérien publie la cartographie des survols autour de Bruxelles-National, et attire encore l'attention sur les QC individuels inchangés depuis 2010 ;
- 12 septembre 2022 : Le quotidien « La Dernière Heure » publie la toute première interview politique du Ministre de la Mobilité consacrée au dossier des survols autour de Bruxelles-National et de la problématique des nuisances sonores engendrées par les vols de nuit : <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/2022/09/12/le-ministre-gilkinet-sattaque-au-dossier-du-survol-de-bruxelles-les-avions-les-plus-bruyants-ne-seront-plus-admis-H3F7LMIOHRCHXHLKA6ICQZW5ZY/>;

DH - LES SPORTS 12/09/2022 www.dh.be

04 EN BELGIQUE

“L’aéroport de Bruxelles ne doit pas être la poubelle sonore européenne”

NUISANCES SONORES

Le ministre Gilkinet veut établir de nouvelles normes de bruit dans le dossier du survol de la capitale.

Silencieux sur le dossier du survol de Bruxelles depuis le début de la législature, le ministre de la Mobilité Georges Gilkinet a décidé de présenter à la Dernière Heure les trois grands axes de la politique qu'il suit pour tenter de résoudre ce dossier extrêmement épineux.

Cet été, plusieurs comités de riverains bruxellois et de la périphérie ont réitéré les plaintes en hausse relatives au passage d'avions au-dessus de zones habitées. "Notre objectif est de diminuer la charge environnementale sonore pour ces personnes survolées. Ce qui n'est pas évident car il y a un fait historique et géographique: cet aéroport est trop proche de zones densément peuplées", répond l'élu fédéral.

Se référant aux hypothèses complètes dans le rapport d'incidence produit par le bureau Enviva, mais tout en essayant de ne pas transformer le dossier en un conflit communautaire - entendre envoyer les avions vers la Flandre - Georges Gilkinet estime que la première chose à faire est de clarifier les normes de vent. "Comment fait-on la sélection des pistes en fonction des vents dominants étant entendu que le premier critère reste la sécurité? Les avions doivent atterrir et décoller face au vent. Je travaille à cette clarification." Un organe de contrôle indépendant sera mis en place pour vérifier si les normes de vent sont bien respectées.

De nombreuses plaintes ont également été formulées quant à l'utilisation de la piste 01. "J'ai demandé à la DGTA de faire un rapport sur l'évaluation de cette piste."

En parallèle à la collecte de ces différentes informations techniques, un groupe réunissant le contrôleur aérien Skeyes, l'aéroport et les compagnies aériennes principales s'est employé cet été à améliorer les procédures d'atterrissage et de décollage des avions en vue de diminuer leur impact sonore. "Cela consiste en des décollages et des atterrissages plus verticaux. Plus l'avion est haut dans le ciel, moins son impact sonore est ressenti par les populations."

Deuxième axe, l'établissement de nouvelles normes de bruit. "On va appliquer des normes. Il y a aujourd'hui des avions qui émettent de façon disproportionnée des bruits, ce sont souvent des avions plus anciens. Il faut pouvoir donner le signal qu'ils doivent atterrir ailleurs et que la compagnie concernée devrait investir dans de nouveaux avions. Bruxelles National n'est pas la poubelle sonore européenne."

Les avions plus anciens et plus bruyants devront atterrir ailleurs.

Enfin, le ministre veut avancer sur une tarification qui prenne en compte le bruit émis par l'avion et le moment de la semaine où le survol se fait. Plus un avion sera bruyant aux mauvaises heures, plus ses taxes seront élevées. "Notre objectif est d'alléger la charge sonore tard le soir, tôt le matin et le week-end pour les populations survolées."

De manière plus large, l'écologiste considère que le vrai problème porte sur le nombre d'avions dans le ciel. "J'ai la faiblesse de croire qu'il est possible de réduire ce nombre, en offrant notamment des alternatives pour des déplacements à courte distance, comme les trains internationaux ou les trains de nuit." Une réduction qui présente également une solution fiscale. "Il faut aussi travailler sur la concurrence déloyale entre l'aviation et les autres modes de transport puisque l'aviation bénéficie d'une exonération en matière d'accises sur le kérosène, qui est pourtant un carburant aussi polluant que les autres." Pour ce dernier point, les cartes se jouent à l'Europe.

Gaëtan Des Santos



Les plaintes relatives aux nuisances sonores se sont multipliées ces derniers mois. © PHOTOHUB

- 28 octobre 2022 : La Note de Politique Générale « Mobilité » est déposée à la Chambre des Représentants, DOC.55.2934/017 ;
- Novembre 2022 : Une note critique commune non datée est rédigée par toute une série d'acteurs présents à Bruxelles-National.

2. REMARQUE LINGUISTIQUE

Cette note critique - non précisément datée soit novembre 2022 - n'a été rédigée qu'exclusivement en langue néerlandaise et distribuée uniquement aux parlementaires et mandataires de rôle linguistique néerlandophone.

Outre le fait que cela soit regrettable, alors que la plupart des acteurs qui rédigent cette note critique aient leur siège social en région bilingue de Bruxelles-Capitale, cela déforce totalement les préoccupations des intervenants qui de ce fait introduisent eux-mêmes un clivage communautaire dans ce dossier, en montrant clairement le peu de considérations qu'ils attestent pour les parlementaires et acteurs de rôle linguistique francophone.

Cette absence de traduction est une carence et un manque de respect.

De plus, cette note très critique n'émane que de sociétés commerciales privées, et n'est pas soutenue par des acteurs officiels et reconnus comme skeyes, le régulateur, le coordinateur des créneaux, la Direction générale du Transport aérien, l'autorité de régulation BAS-ANS, le SPF Mobilité et Transports ou le Médiateur Fédéral pour le Transport aérien ; ce qui ne donne à cette note qu'un simple caractère de catalogue « *commercial* » assimilé à du lobbying pur.

3. ANALYSE PAGE PAR PAGE DE LA NOTE DES PRÉOCCUPATIONS DES SOCIÉTÉS PRIVÉES AYANT UNE ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE À BRUXELLES-NATIONAL

Page 1 :

Présentation des 10 acteurs qui contresignent cette note critique, avec leur logo et leur nom. D'emblée une confusion intentionnelle est réalisée entre le nom du titulaire de la licence « *Brussels Airport Company* » et le nom officiel de l'aérodrome et du domaine aéroportuaire qui est et reste « *Bruxelles-National* » mais qui curieusement se transforme, illégalement, tout au long de la note de préoccupation en « *Brussels Airport* ».

Page 2 :

Les 10 acteurs s'étonnent d'avoir appris l'existence de la Note de Politique Générale uniquement par la presse. Pourtant ce document est bien public, il a été distribué le 10 novembre 2022 et discuté en Commission de l'Infrastructure le 23 novembre 2022.

Le document est public, n'est pas confidentiel, est accessible à tout le monde et est publié sous le lien:

<https://www.lachambre.be/FLWB/PDF/55/2934/55K2934017.pdf>

Le mercredi 16 novembre 2022, le journal économique De Tijd publie un article sur la Note de Politique Générale Mobilité, avec une erreur assez énorme en confondant les normes de bruit (compétence régionale) avec les niveaux de bruit des avions (compétence fédérale) :

Gilkinet kondigt striktere geluidsnormen voor Brussels Airport aan

De Tijd,
Mer. 16 nov. 2022, Page 6

Minister van Mobiliteit Georges Gilkinet (Ecolo) gaat werk maken van strengere geluids- normen voor de luchthaven van Zaventem, zodat luchtvaartmaatschappijen sneller hun vloot moderniseren. Theo Francken (N-VA) noemt dat een 'oorlogsverklaring' aan Brussels Airport.

'Ik vindt het absoluut noodzakelijk de maximaal toegestane geluidsquota op de luchthaven Brussel-Nationaal te herzien om luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen hun vloot zo snel mogelijk te vernieuwen', staat in de beleidsbrief van minister van Mobiliteit Georges Gilkinet (Ecolo).

De bedoeling is de 'geluidsbelasting' van het vliegverkeer te verminderen, vooral op de 'gevoeligste momenten van de dag', met name in de vroege ochtend, 's nachts en 's avonds, maar ook in het weekend en op feestdagen.

Naast de geplande exploitatiebeperkingen wordt door een herziening van de toelaatbare geluidswaarden naargelang het tijdstip van de dag en de dag van de week een mechanisme ontwikkeld voor het moduleren van de terminal-heffingen die de luchtverkeersleider Skeyes heft', staat nog in de beleidsnota.' Meer uitleg kan het kabinet-Gilkinet niet geven over die nieuwe terminalheffingen. 'Het is een work in progress', luidt het. De bedoeling is dat het nieuwe systeem begin 2023 in werking treedt.

Gilkinet wil de impasse doorbreken in het politiek delicate dossier van de vluchtroutes vanaf de luchthaven van Zaventem. Hij liet al een studie uitvoeren naar de impact van de vluchten over Brussel en de omgeving van de luchthaven en wil ook een studie laten maken over de nachtvluchten.

Het past in Gilkinets stappenplan om het complexe nachtvluchtendossier, dat een lange voorgeschiedenis kent, op te lossen. 'De prioriteit is de levenskwaliteit en de nachtrust van de omwonenden van de luchthaven te verbeteren en de geluidshinder te verminderen. Na jaren van stilstand willen we een versnelling hoger schakelen. We zitten halfweg de legislatuur, het is tijd om maatregelen te nemen. Brussel mag niet de geluidsvuilbak van Europa worden', zegt woordvoester Litte Frooninckx.

Vanuit de oppositie noemt Kamerlid Theo Francken (N-VA) de plannen 'een zoveelste oorlogsverklaring' aan de luchthaven van Zaventem, nadat eerder al een vliegtaks werd ingevoerd. 'Morrelen aan de geluidsnormen is niet onschuldig. Tussen 6 uur en 7 uur vertrekken heel wat charters, maar ook vluchten van Brussels Airlines.' Francken vindt het onverantwoord dat zo'n belangrijke economische speler wordt aangepakt. 'Daarom zeggen wij dat Vlaanderen voor 100 procent bevoegd moet worden voor de luchthaven.'

Brussels Airlines merkt op dat het de maatschappij al lang vraagt om 'een stabiel en coherent wettelijk kader voor de operaties en de duurzame ontwikkeling van de luchthaven in haar omgeving, met ook een oplossing voor de Brusselse geluidsboetes. Het valt af te wachten of de uitwerking van de principes uit de beleidsnota kan leiden tot een degelijke oplossing.'

Woordvoerder van Georges Gilkinet & Wim Van de Velden ■

Et encore et toujours la confusion intentionnelle réalisée entre le nom du titulaire de la licence « *Brussels Airport Company* » et le nom officiel de l'aérodrome et du domaine aéroportuaire qui est et reste « **Bruxelles-National** » mais qui curieusement se transforme, illégalement, tout au long de la note de préoccupation en « *Brussels Airport* ».

Page 3 :

Les 10 acteurs ne veulent pas d'une diminution des niveaux individuels de bruit des avions, alors que cette mesure est fréquemment débattue dans les divers Parlements.

Les niveaux de bruit individuels de bruit des avions à Bruxelles-National n'ont plus été modifiés depuis le **27 JUILLET 2009 : Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National :**

« Art. 5. § 1er. Sauf mouvements exonérés, et sauf cas exceptionnel dûment motivé par l'exploitant de l'avion auprès du Directeur général de la Direction générale Transport aérien ou son délégué, dans les deux jours ouvrables suivant le vol, la quantité de bruit maximale par mouvement d'avion à réaction subsonique civil est fixée, en ce qui concerne les atterrissages :

1° pour la tranche horaire entre 23 h et 5 h 59, à 8,0, excepté pour l'année 2009 où la quantité de bruit maximale est fixée à 12;

2° pour la tranche horaire entre 6 h et 6 h 59, à 12,0;

3° pour la tranche horaire entre 7 h et 20 h 59, à 24,0;

4° pour la tranche horaire entre 21 h et 22 h 59, à 12,0.

§ 2. Pendant une période transitoire de cinq ans, à partir de l'entrée en vigueur du présent arrêté, le § 1er, 3° et le § 1er, 4°, du présent article ne sont pas applicables aux avions qui ont opéré à l'Aéroport de Bruxelles-National au cours de l'année précédant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

§ 3. Des atterrissages excédant le quota fixé pour la tranche horaire entre 23 h et 5 h 59 sont permis pour autant que la quantité de bruit maximale par mouvement n'excède pas 12,0 et avec une limite maximale de 500 atterrissages pour l'année 2010, 430 atterrissages pour l'année 2011, 360 pour l'année 2012, puis de 300 atterrissages par an pour les années qui suivent. »

Art. 6. L'exploitant de l'avion qui souhaite bénéficier des exceptions visées aux articles 4, § 3, 4, § 4 et 5, § 3, en fait la demande auprès du Directeur général de la Direction générale Transport aérien ou de son délégué au moins deux semaines avant le ou les vols concernés. »

Ces niveaux de bruit maximum de nuit, le matin, en journée et le soir n'ont plus été modifiés depuis 13 ans alors que la flotte aéronautique a fortement évolué depuis avec l'arrivée de nouveaux avions gros porteurs à deux réacteurs, et moins bruyants comme le Boeing 787 ou l'Airbus A-350. Une révision des valeurs limites s'impose donc, contrairement à la volonté des 10 acteurs de la note.

Les compagnies aériennes sont au courant, depuis 2009, qu'elles devaient renouveler leur flotte. Elles ont bénéficié de 500 exemptions en 2010, 430 en 2011, 360 en 2012 et continuent depuis 2013 à disposer de 300 exemptions.

L'esprit de l'Arrêté ministériel n'était pas de délivrer des exemptions permanentes et illimitées.

Tout comme les automobilistes qui veulent circuler dans Bruxelles et qui ont dû renouveler le parc automobile pour se conformer à la zone de basse émission (LEZ), les aéronefs fréquentant Bruxelles-National doivent à l'avenir être de plus en plus performants, moins polluants et moins bruyants.

Il est donc faux et mensonger de prétendre que les 10 acteurs n'avaient pas été informés de la volonté de diminuer les niveaux de bruit individuels.

De plus, le Ministre de la Mobilité ne cesse de répéter, dont aux pages 30 et 31 de sa Note de Politique Générale qu'il veut poursuivre et renforcer le groupe technique associant skeyes, le titulaire de la licence, la DGTA et les représentants des compagnies aériennes.

Ce groupe a bien évoqué une diminution des niveaux de bruit individuel des avions, il n'est donc pas correct d'avoir une attitude de surprise sur ce point qui est connu depuis très longtemps.

Le fait d'imposer des avions récents, performants, moins bruyants et moins polluants n'entrave en rien l'activité aéronautique à Bruxelles-National, que du contraire c'est un stimulant pour obtenir un aéroport environnementalement acceptable.

L'attractivité de Bruxelles-National ne souffrira d'aucune manière d'un nettoyage des types d'avions admis, surtout pour la flotte cargo.

Les 10 acteurs se trompent, et cela leur a déjà été signalé, car ce n'est pas la flotte commerciale belge qui est visée par un nettoyage et une élimination des avions anciens, bruyants et polluants ; mais bien la flotte cargo qui est opérée avec des avions anciens, convertis, bruyants, polluants et techniquement dépassés.

L'AMÉLIORATION DE LA TRANQUILLITÉ LA NUIT

La diminution des contours de bruit n'implique pas du tout une diminution du volume de bruit émis de nuit. Le mode de calcul des contours de bruit est et reste très contesté. Il n'est pas normal que ce soit le titulaire de la licence qui soit le commanditaire et le relecteur des études de contours de bruit. Le titulaire de la licence ne peut être à la fois le contrôleur et le contrôlé.

La corrélation entre contours et niveaux de bruit n'est donc pas adéquate.

Une confusion est établie par les 10 acteurs entre contours de bruit et pics de bruit, les pics de bruit réveillent les riverains, les contours non.

UNE SOLUTION AUX NORMES DE BRUIT BRUXELLOISES

Les 10 acteurs estiment qu'une solution globale doit impliquer une solution aux amendes perçues pour dépassement des normes de bruit bruxelloises.

Par une telle affirmation, le titulaire de la licence, la société commerciale privée « *Brussels Airport Company* » qui n'est pas une émanation de l'Etat belge, ni un représentant de l'Etat belge et qui n'a pas d'autorité étatique, viole l'article 34 de sa propre licence d'exploitation :

21 JUIN 2004. — Arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

Art. 34. *Le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral.*

Le titulaire de la licence n'a PAS à critiquer, mettre en doute, contester ou tenter de supprimer les normes de bruit bruxelloises, il doit les respecter et les faire respecter.

Seule la Région de Bruxelles-Capitale dispose d'une législation relative aux niveaux de bruit admissibles à l'immission pour le survol de son territoire ; avec des niveaux de bruit émis par les avions à ne pas dépasser, de jour ou de nuit, selon un découpage de son territoire en 3 zones.

La région flamande conteste depuis 1999 ces normes, en ayant toutefois pris de telles normes pour le bruit des cafés, des salles de cinéma et de spectacles, pour les concerts en plein air ou pour les lignes de chemins de fer, mais s'abstenant de légiférer quant au bruit des avions.

Régulièrement l'exploitant privé et commercial, « *Brussels Airport Company* », s'associe à la région flamande pour réclamer la fédéralisation des normes de bruit des avions (*normes qui n'ont jamais existé du temps de cette compétence par l'Autorité Fédérale, donc on ne peut pas parler d'une re-fédéralisation mais seulement d'une fédéralisation*) et appelle également les compagnies aériennes à boycotter ces normes et à refuser les amendes signifiées par la Région de Bruxelles-Capitale.

Ces normes de bruit ont été contestées à tous les niveaux de juridiction, mais tous ces recours ont toutefois été rejetés. Tous les Tribunaux et Cours, y compris au niveau européen ont validé la pertinence et la légalité de ces normes de bruit de la région de Bruxelles-Capitale ; incontestables elles sont donc opposables et applicables.

La Région de Bruxelles-Capitale s'est dotée d'une législation dans la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien par son Arrêté du 27 mai 1999 entré en vigueur le 1er janvier 2000.

La Cour d'Appel de Bruxelles par son Arrêt du 9 juin 2005 et le Conseil d'Etat, en Assemblée Générale, par ses 3 Arrêts du 9 mai 2006, ferment définitivement toute contestation juridique sur la validité des normes bruxelloises en matière de valeurs limites pour le survol aérien du territoire de la région de Bruxelles-Capitale.

Enfin la Cour Européenne de Justice, par son Arrêt du 8 septembre 2011, a mis fin à toutes les contestations en précisant que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas sortie de ses attributions et que les normes de bruit ne sont pas des normes de produit, et qu'une région peut très bien réglementer les normes à l'immission à ne pas dépasser lors du survol de son territoire.

Le Droit s'impose aux 10 acteurs : Respect strict sans exception des normes de bruit de la Région de Bruxelles-Capitale et respect par « *Brussels Airport Company* » de l'article 34 de sa propre licence qui l'oblige à les respecter et les faire respecter par toutes les compagnies aériennes qui desservent l'aérodrome de Bruxelles-National.

Ce n'est pas la première fois que spécialement « Brussels Airport » ne respecte pas les normes de bruit bruxelloises :

- 19 novembre 2006 : Le gouvernement bruxellois tue l'aéroport à petit feu selon Arnaud FEIST (Sudpresse, RTBF et La Libre entre autres) ;
- 11 août 2012 : contestation des amendes pour excès de bruit, Le Soir ;
- 24 décembre 2016 : 1500 emplois menacés à Brussels Airport à cause des normes de bruit bruxelloises selon Arnaud FEIST (L'Echo) ;
- 18 janvier 2017 : Brussels Airport craint des amendes pour tous les avions selon Arnaud FEIST (Vers l'Avenir) ;
- 27 janvier 2017 : lettre d'Arnaud FEIST uniquement en néerlandais contestant les normes de bruit bruxelloises, références CEO-17/014/AF/md ;
- 3 février 2017 : Les amendes causeront des dégâts irréparables à Zaventem selon Arnaud FEIST (7 sur 7, La Libre et Trends entre autres) ;
- 23 mai 2021 : le problème des normes de bruit (La Libre).

Notons aussi qu'avant que ne commence le confinement le mercredi 18 mars 2020, la société « *Brussels Airport Company* » avait déjà adressé dès le 16 mars 2020 au Ministre une demande d'exemption pour 55 mesures légales qui selon « *Brussels Airport Company* » seraient rendues impossibles à exécuter à cause de la crise COVID. Une société commerciale titulaire d'une licence d'exploitation ne peut ainsi toujours chercher des excuses pour ne pas remplir ses obligations légales.

UN CADRE STABLE ET COHÉRENT

Une « *Loi aérienne-Vliegwet* » ou Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques n'apportera aucune solution à tous les problèmes actuels, c'est un leurre total.

Après la décision d'initier son plan de dispersion provisoire, en décembre 2003, le Ministre Anciaux souhaitait « bétonner » le principe de la dispersion dans une Loi, dite « *Vliegwet* », afin de perdurer ce principe et d'empêcher tout recours devant le Conseil d'Etat ou les Tribunaux Civils, mais uniquement devant la Cour Constitutionnelle.

Une telle Loi n'a pas réellement d'utilité, si elle venait à se décider elle devrait concerner la méthodologie sur tous les aérodromes de Belgique. La législation démontre que les procédures aéronautiques ne sont ni un plan ni un programme, et les lois du 8 août 1980 arrêtent l'exclusivité – sans concertation – du pouvoir de l'Etat Fédéral sur la gestion de Bruxelles-National. La réglementation européenne sur l'approche équilibrée définit déjà le mode d'élaboration des procédures.

Cette Loi est mal comprise depuis 2003, car certains pensent à tort qu'une telle Loi permettrait de garantir la sécurité juridique (qui n'a jamais été remise en cause) et qu'elle définirait les plans de vol, les corridors de survols, les utilisations de pistes et les valeurs de normes de vent.

Une telle Loi ne définirait que la manière du travail de légistique, d'élaboration des dispositions et le processus, et pas les plans de vol.

Seule une Loi Fédérale pour tous les aéroports aurait du sens, mais ce texte législatif doit d'abord tenir compte des décisions de justice, cessations environnementales et autres Arrêts de la Cour d'Appel qui limitent et restreignent l'utilisation de certains corridors de survol et l'utilisation de la piste 01 à l'atterrissage.

De plus, le processus d'élaboration des procédures et des restrictions d'exploitation existe déjà au niveau européen et est fixé par 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.**

Ce règlement européen doit être strictement appliqué, aucune nouvelle Loi aéronautique n'est utile.

Page 4 :

Les 10 acteurs reconnaissent tout à coup la pertinence du Règlement UE n° 598/2014 en contradiction avec leur exigence précédente d'une Loi aéronautique belge.

ABSENCE DU TGV À BRUXELLES-NATIONAL

Le fait que le TGV ne desserve pas la gare de l'aérodrome de Bruxelles-National ne provient pas de motifs d'ingénierie ou d'équipement non installé.

En effet, l'écartement des voies du TGV est identique à celui des voies posées dans le pertuis desservant la gare ferroviaire de Bruxelles-National, soit l'écartement classique dit « standard » de 1,435 mètres commun à toute l'Europe Continentale (sauf Espagne et Portugal).

De plus, tout le réseau ferré d'INFRABEL autour de l'Aéroport de Bruxelles-National est sous tension continue de 3.000 volts et ne nécessite donc aucune adaptation pour accueillir des rames de trains à grande vitesse (ICE, THALYS, EUROSTAR, OUIGO).

Seules les lignes à grande vitesse, en Belgique LGV1 (Lembeek-France) et LGV2 (Haasrode-Allemagne) sont équipées en courant alternatif spécifique à la grande vitesse de 25.000 volts.

Aucune infrastructure technique ne doit encore être installée pour accueillir des TGV à Bruxelles-National, il manque peut-être uniquement la volonté commerciale, ou la rentabilité - non effective - d'une telle liaison.

Le reproche d'un manque de desserte TGV est à attribuer aux seules compagnies ferroviaires exploitantes de telles lignes et certainement pas au Gouvernement Fédéral et encore moins à son Ministre de la Mobilité.

Page 5 :

Les 10 acteurs ne comprennent pas bien la situation décrite par le Ministre comme chaotique au cours de l'été dernier : files interminables, problèmes aux contrôles des bagages, files aux contrôles douaniers et frontières, utilisations intensives de pistes hors PRS, faits qui ont bien été constatés tout au long de l'été et ne sont donc pas contestables.

Concernant les points développés successivement :

- Les jets privés à Bruxelles-National n'ont représenté au cours des six premiers mois de 2022 que 2.415 vols sur 50.000 vols ;
- La diminution de 57% de personnes potentiellement impactées ne correspond pas aux pics de bruit et n'est qu'une formule mathématique hasardeuse ;
- La station d'épuration pour les eaux usées n'apporte pas de plus-value pour les compagnies aériennes co-signataires ;
- L'Aérodrome de Bruxelles-National n'est pas du tout neutre en CO², seuls les bâtiments exploités par la société commerciale privée « Brussels Airport Company » sont peut-être neutres ; mais l'activité aéroportuaire en tant que telle, les évolutions d'avions au sol, les atterrissages et les décollages ne sont absolument pas neutres en CO² ; sur ce point la note des 10 acteurs induit en erreur, de façon intentionnelle ou non-intentionnelle, mais cet énoncé n'est pas acceptable et est donc FAUX ;
- La différenciation des tarifs n'est pas un frein à l'utilisation d'avions anciens et bruyants ; puisque l'augmentation des frais tarifaires se répercutera sur le client final et non sur les comptes des compagnies ;
- Le trafic cargo n'est PAS réalisé avec des avions les plus modernes et les plus efficaces. Les 10 acteurs ont perçu que les mesures de la Note de Politique Générale seraient dirigées contre les compagnies passagers ; ce n'est pas exact. Ce sont des avions anciens et bruyants comme les Boeing 737-400, 747-400, 757-200, 767-300 et Airbus A.300-600 et Airbus A.330-300 cargos qui sont visés. Les compagnies cargos qui sont informées depuis 2009 qu'elles devaient moderniser leur flotte n'ont rien fait et continuent de desservir de jour et de nuit Bruxelles-National avec des avions qui ne sont ni les plus modernes ni les plus efficaces ; et même pire car le titulaire de la licence encourage les compagnies cargo à détourner la législation avec le système du niveau de bruit basé sur le poids effectif au décollage et non selon la législation internationale qui calcule ce niveau de bruit (QC) selon le poids maximal à la certification (Voir Mémoire du 14 juin 2019 de la société privée « Brussels Airport Company », proposition n° 5, page 9) ;
- Personne n'a jamais contesté le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes passager belges, et certainement pas le Médiateur Fédéral qui reconnaît que la composition de la flotte de Brussels Airlines, TUI et Air Belgium est récente et performante. D'ailleurs les plaintes précises sur des types d'avions ne concernent pas les modèles d'avions utilisés par ces compagnies. Sur ce point précis, et une fois encore, les 10 acteurs se trompent.

Page 6 :

LES 10 ACTEURS S'OPPOSENT À UN CONTRÔLE STRICT DES PROCÉDURES

L'étude ENVISA a constaté que personne ne contrôle la légalité du trafic à Bruxelles-National, de nombreuses infractions sont constatées, l'autorité fédérale est absente et n'agit pas. ENVISA souligne que seul le Médiateur Fédéral signale tous les jours aux autorités les suspicions d'infractions qui ont été constatées.

La solution réside dans la création sur le modèle français de l'ACNUSA d'une vraie autorité de contrôle qui soit comme le Médiateur Aérien, une personnalité forte qui résiste aux pressions et aux menaces, une institution neutre, autonome, impartiale et indépendante.

La DGTA, qui a succédé à la Régie des Voies Aériennes puis à l'Aéronautique, est devenue au fil des temps une administration faible et muette. Les personnes les plus compétentes n'ont pas été remplacées ; et la DGTA n'exécute plus vraiment ses missions régaliennes de contrôle. C'est régulièrement le Médiateur Aérien qui doit signaler les infractions et rappeler à l'ordre l'administration.

La DGTA et le SPF Mobilité sont devenues des administratives uniquement réactives, qui ne proposent pas de solution, qui n'agissent pas en avant, qui ne préviennent pas les conflits et qui sont très peu orientées « citoyen », par une non-disponibilité et surtout une absence totale de toute réactivité, certainement aussi à cause d'un manque évident de personnel adéquat et disponible.

LES 10 ACTEURS S'OPPOSENT ENFIN À LA PÉRENNISATION DE TOUTE PLATE-FORME DE CONCERTATION ET DE DIALOGUE

En soulevant diverses questions relatives au mode de fonctionnement de la plate-forme de concertation et de dialogue, les 10 acteurs ne respectent pas l'article 6 du Règlement d'Ordre Intérieur tel que présenté lors de la réunion du lundi 7 novembre 2022 :

Article 6 – Confidentialité

Ce qui se dira lors des plateformes de concertation devra rester confidentiel, jusqu'au moment où des accords auront abouti. Cette règle est essentielle à la sérénité des débats et à la construction positive d'une solution.

Cette revendication est accompagnée de jugements de valeurs critiques sur le fonctionnement de cet organe, de commentaires sur sa composition, sur un éventuel déséquilibre.

Les 10 acteurs de ce fait n'ont pas respecté l'article 6 du Règlement d'Ordre Intérieur de la plate-forme, et ont communiqué vis-à-vis de l'extérieur, et des parlementaires du groupe linguistique néerlandophone, sur le mode de fonctionnement de cet organe de dialogue.

Les interpellations en séance plénière du Parlement Fédéral en date du jeudi 17 novembre 2022 (CRIV 55 PLEN 215, point 08, pages 36 à 43) démontrent à souhait que certains parlementaires ont été informés du contenu et des débats au sein de cette plateforme, et que ces mêmes parlementaires avaient déjà connaissance de la note des 10 acteurs lors de leur interpellation parlementaire en séance du 17 novembre 2022.

4. CONCLUSION

Les préoccupations des 10 acteurs sont légitimes mais toutefois ne sont pas exactes ni parfois légales sur bien des points, ce qui affaiblit considérablement leurs revendications.

Le caractère excessif, et parfois discourtois à l'égard du Ministre, est un manque de respect de l'autorité étatique, et n'est pas acceptable surtout dans le chef du titulaire de la licence (*Brussels Airport Company*) qui se doit d'avoir une conduite exemplaire.

La société commerciale privée « *Brussels Airport Company* » ne dit pas toute la vérité dans sa note de préoccupation, oubliant des équipements promis en 1988 comme l'achèvement de la construction d'un mur anti-bruit complet ou la construction d'un hall d'essai pour les réacteurs. Passer sous silence de telles promesses, qui – elles - sont réellement une solution pour une nette diminution du bruit au sol et dans les alentours de l'aérodrome de Bruxelles-National, est « *malhonnête* » comme le dit si souvent pourtant un des directeurs de cette société.

Les 10 acteurs sont pourtant associés aux travaux mis en place par le Ministre et au groupe de travail technique, cette note de préoccupation en est d'autant plus étonnante qu'elle est sortie sur la place publique, et a été diffusée à grande échelle à tous les responsables politiques de Flandre.

Le Médiateur Fédéral regrette les incohérences, approximations, affirmations inexactes et autres déclarations qui pourraient être considérées comme mensongères et contenues dans cette note de préoccupation ; faits qui ne sont pas acceptables et qui apportent une méfiance totale et croissante face au comportement inapproprié surtout de « *Brussels Airport Company* », qui sur plusieurs dossiers n'a pas respecté le Droit et la Loi (*non-respect du port des masques, distanciation sociale non respectée, couteaux à l'aéroport, non-respect des QC avec évolution de nuit d'un Boeing 777, non-respect de l'article 34 sa licence en critiquant les normes de bruit bruxelloises, non-respect de l'article 36 de sa licence en refusant de fournir certaines informations au Médiateur Fédéral, MTOW, QC réel, base des QC, tracés radar jusqu'à 9000 pieds, refus de se réunir, non-réponse aux questions*).

Le Médiateur n'est pas le seul à se plaindre de ce comportement inadéquat de « *Brussels Airport Company* », voir à ce sujet le document « *les 26 mensonges d'Arnaud Feist* » diffusé en avril 2018 par Jean-Noël Lebrun ou les déclarations de Michaël O'Leary dans la presse en date du 12 septembre 2022 « *Brussels Airport est juste un aéroport très mal géré et son directeur Arnaud Feist ne comprend rien du tout à l'aviation* ». Ces propos repris comme tels dans la presse sont donc bien publics, n'ont fait l'objet d'aucune réaction de la part de l'intéressé, ce qui équivaut à dire qu'ils ne sont pas contestés.

Les 6 autres acteurs, compagnies aériennes, n'ont pas commis d'actes illégaux à l'égard du Médiateur Fédéral et répondent à toutes ses demandes.

Le Médiateur n'a pas à avoir de contact avec 3 autres acteurs, des organisations privées et Chambres de Commerce. Le Médiateur respecte les Lois spéciales du 8 août 1980 qui attribuent à l'autorité fédérale seule l'équipement et l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National.

5. BASE LÉGALE

Cette synthèse respecte l'Arrêté royal du 15 mars 2002 et la Loi du 28 avril 2010 ; et émane légalement du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, en toute transparence, autonomie, indépendance de façon neutre, impartiale et objective et sans aucun conflit d'intérêt.

Cette analyse du contenu des plaintes et des propositions qui nous ont été soumises au travers des 14.500.000 plaintes reçues en 20 ans trouve son fondement dans l'Arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National :

- **Article 1^{er}** : 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, et de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'Aéroport de Bruxelles-National ;
- **Article 2** : le Service de Médiation est fonctionnellement indépendant ;
- **Article 3** : le Service de Médiation mène ses missions en toute indépendance ;
- **Article 5** : les missions du Service de Médiation comprennent la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents pour traiter et déterminer les causes des plaintes des riverains de l'aéroport. Le directeur remet un rapport annuel d'activités au Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions ;
- **Article 9** : le service de Médiation tient à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs à l'Aéroport de Bruxelles-National.

La Loi du 28 avril 2010 complète nos attributions et missions, par son Article 3 § 2, lesquelles sont de :

- 5) de collecter, d'analyser, d'enregistrer et de diffuser, pour les riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National, toutes les informations pertinentes relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances provoquées par les aéronefs décollant de et atterrissant à l'Aéroport de Bruxelles-National;
- 6) d'émettre des avis dans le cadre de ses missions à la demande du ministre qui a les transports dans ses attributions ou de sa propre initiative;
- 7) de tenir à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs décollant de et atterrissant à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Puisque le Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National est constitué de personnes disposant d'une très grande connaissance juridique, politique, aéronautique, technique du dossier ; toutes nos études et analyses réalisées n'ont d'autre but que d'informer et de relayer les propositions émises.





2002-2022

 **airportmediation**

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

c/o skeyes Site de Steenokkerzeel Local S.1.3.08

Chaussée de Tervueren, 303 à Steenokkerzeel

EDITEUR RESPONSABLE

Philippe TOUWAIDE

Directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Deuxième édition 2024