

50 (FAUSSES) BONNES IDÉES-REÇUES DU DOSSIER DES SURVOLS AUTOUR DE BRUXELLES-NATIONAL



Réf : 7259 - P

STOP AUX FAKE NEWS

par
Philippe TOUWAIDE

Certains acteurs développent avec conviction des affirmations totalement non-fondées, partiales, partielles, fausses, incomplètes ou totalement imaginaires.

*Pour atteindre une solution durable, équitable, respectable, appréciable de tous, entre le droit économique des entreprises aéronautiques et le droit au repos et à la santé des personnes survolées ; il faut cesser ces **FAKE NEWS** qui depuis le Plan Anciaux polluent ce dossier. Il est donc primordial de ne se baser que sur des informations fiables.*

Le Médiateur Fédéral pour le Transport Aérien met les choses au point, et démonte une par une toutes ces fausses affirmations souvent répétées avec autant de persuasion dans divers cénacles.

Le samedi 3 décembre 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 Transport

Fake News n°1 : il faut appliquer uniquement la norme de vent obligatoire

Réponse légale et objective : FAUX, il n'existe aucune norme de vent imposée, uniquement une recommandation pour les pistes non-préférentielles

Fake News n°2 : la norme de vent ICAO doit être appliquée sur toutes les pistes

Réponse légale et objective : FAUX, la recommandation ICAO ne concerne pas les pistes préférentielles 25R/L utilisées en priorité pour des motifs de capacité opérationnelle horaire

Fake News n°3 : il ne faut prendre en compte que la vitesse maximale du vent

Réponse légale et objective : FAUX, la recommandation ICAO fait bien la distinction entre la vitesse moyenne et la petite pointe de vitesse maximale, définie comme rafale occasionnelle

Fake News n°4 : la norme de l'instruction du 17 juillet 2013 met la sécurité du trafic aérien en danger

Réponse légale et objective : FAUX, cette norme est la seule déclarée légale et valide par la Cour d'Appel et elle applique correctement les recommandations ICAO sur la définition de la petite rafale occasionnelle de vent qui ne doit être comptabilisée que si dépassant effectivement 5 nœuds

Fake News n°5 : la norme de l'instruction du 17 juillet 2013 permet de voler jusqu'à 12 nœuds de composante de vent arrière

Réponse légale et objective : FAUX, la limite est de 7 nœuds de vitesse moyenne et de 12 nœuds de petite rafale sans que la limite de vitesse moyenne ne soit dépassée

Fake News n°6 : toutes les pistes sont comparables

Réponse légale et objective : FAUX, les pistes 25R/L sont préférentielles car plus longues, mieux équipées et orientées dans le sens des vents dominants. L'autre piste 01/19 est plus courte, en pente et moins bien équipée

Fake News n°7 : l'étude AIR SIGHT recommande 5 nœuds sur toutes les pistes et est la seule jamais réalisée à ce sujet

Réponse légale et objective : FAUX, cette étude n'a pas été validée par le Gouvernement et est donc indicative. D'autres études (AAC, DGTA, EGIS-AVIA et BAM) confirment que le mode de calcul des composantes de vent repris dans l'instruction du 17 juillet 2013 est le seul qui soit correct

Fake News n°8 : la nouvelle procédure d'atterrissage RNP augmentera l'utilisation des pistes 07

Réponse légale et objective : FAUX, les pistes 25R/L restent la règle ; avec des normes de vent consolidées, les autres pistes seront l'exception

Fake News n°9 : toute nouvelle procédure implique une étude d'incidence et une consultation du public

Réponse légale et objective : FAUX, le Conseil d'Etat a jugé que les procédures aéronautiques ne sont ni un plan ni un programme et ne sont pas soumises aux études d'incidence et consultation du public

Fake News n°10 : aucune nouvelle procédure RNP n'a encore été publiée

Réponse légale et objective : FAUX, toutes les pistes de tous les aéroports de Belgique et du Luxembourg ont des procédures RNP publiées sans étude d'incidence ni de consultation du public, sauf les pistes 07 R/L de Bruxelles-National

Fake News n°11 : il est impossible d'améliorer les procédures

Réponse légale et objective : FAUX, on pourrait imposer le décollage obligatoire depuis le seuil de la piste 25R en période creuse, une montée plus rapide sur le domaine aéroportuaire, une autre procédure NADP ou une montée à puissance réduite au-dessus des zones urbanisées

Fake News n°12 : l'utilisation de la piste 01 à l'atterrissage ne pose aucun souci ni de problème de sécurité

Réponse légale et objective : FAUX, les atterrissages sur la plus courte piste 01 avec des décollages 07 imposent des schémas de pistes croisées au sol, ce qui est à éviter absolument

Fake News n°13 : c'est pour éviter d'atterrir sur les pistes 25 qu'on utilise intensivement la piste 01

Réponse légale et objective : FAUX, c'est pour éviter de décoller vers le nord depuis la piste 25R, que le Plan de Dispersion (condamné) de Bert Anciaux a inventé d'atterrir par la piste 01 et de décoller en 07 avec des normes de vent très basses, en déplaçant ainsi tout le trafic

Fake News n°14 : les vents contraires sont du secteur Nord

Réponse légale et objective : FAUX, on constate de plus en plus que des vents assez importants de secteur est/sud-est (070° à 120°) sont observés à Bruxelles-National, imposant l'emploi des pistes 07 pour atterrir

Fake News n°15 : Brussels Airport a toutes les qualités pour tout gérer

Réponse légale et objective : FAUX, cette société commerciale ne peut être à la fois le contrôleur et le contrôlé, et n'a pas à intervenir dans le processus décisionnel d'organisation de l'espace aérien belge

Fake News n°16 : Brussels Airport a raison de critiquer les normes de bruit bruxelloises

Réponse légale et objective : FAUX, l'article 34 de la licence obtenue en 2004 par Brussels Airport impose au titulaire de respecter et de faire respecter les normes de bruit bruxelloises

Fake News n°17 : Brussels Airport est neutre en CO²

Réponse légale et objective : FAUX, les bâtiments de Brussels Airport sont peut-être neutres en CO², mais PAS l'activité aéronautique qui reste polluante et qui rejette des particules d'imbrûlés

Fake News n°18 : Brussels Airport dispose des bonnes expertises

Réponse légale et objective : FAUX, cette société commerciale privée n'a pas à intervenir dans les processus institutionnels ni dans l'élaboration de la législation ; elle ne peut faire les lois qui lui seront d'application

Fake News n°19 : Brussels Airport a déjà tout fait pour l'environnement

Réponse légale et objective : FAUX, cette société commerciale privée doit depuis 1988 construire un mur complet anti-bruit autour de l'Aéroport de Bruxelles-National et un hall d'essais couvert pour les réacteurs ; ce qui n'a toujours pas été réalisé. Cette société est donc bien en tort

Fake News n°20 : Brussels Airport indemnise déjà les riverains

Réponse légale et objective : FAUX, la société commerciale privée Brussels Airport n'a toujours pas versé un centime d'euro depuis 2003 dans le fonds financier FANVA prévu pour l'isolation et l'expropriation, cette société est donc encore une fois bien en tort

Fake News n°21 : le niveau de bruit QC des cargos est déjà fort bas

Réponse légale et objective : FAUX, le niveau de bruit individuel des avions n'a plus été modifié depuis 2009, certains avions cargo sont trop bruyants

Fake News n°22 : la Loi « Vliegwet » est la solution à tous les problèmes

Réponse légale et objective : FAUX, cette Loi n'avait pour but que de bétonner le plan de dispersion de Bert Anciaux, le Règlement européen sur l'approche équilibrée est en fait la loi aéronautique au niveau européen ; donc cette Loi « Vliegwet » n'a aucune utilité

Fake News n°23 : la Loi « Vliegwet » permet un plan de dispersion

Réponse légale et objective : FAUX, le principe de dispersion n'est pas légal et autorisé ; de plus les différents projets de Loi « Vliegwet » ne reprennent aucun plan de vol ni de description des procédures de vol

Fake News n°24 : Le Plan Wathelet a suscité la contestation

Réponse légale et objective : FAUX, la contestation est issue du Plan Anciaux. Il n'existe aucun Plan Wathelet, puisque c'est bien le Plan Schouppe qui a été mis en service avec un retard considérable sous Wathelet

Fake News n°25 : les vols de nuit sont une nécessité économique

Réponse légale et objective : FAUX, il n'existe aucune loi qui impose les vols de nuit, le droit au repos et au sommeil est tout aussi important

Fake News n°26 : le bruit a diminué de 57%

Réponse légale et objective : FAUX, les contours de bruit ne donnent pas une idée correcte des niveaux de bruit, ce sont les pics de bruit qui doivent diminuer et pas les contours ; la cartographie des survols n'existe toujours pas alors qu'il avait été décidé lors du Conseil des Ministres du 3 décembre 2003 d'en réaliser une et aucune estimation correcte du nombre de personnes gênées par les survols d'avion n'a jamais été accomplie

Fake News n°27 : il faut disperser les vols et les nuisances

Réponse légale et objective : FAUX, le principe de dispersion sans mesure préalable d'isolation et d'expropriation a été jugé comme fautif par la Cour d'Appel de Bruxelles

Fake News n°28 : il faut plusieurs corridors de survols vers la même balise depuis la même piste

Réponse légale et objective : FAUX, une seule procédure par balise et par piste, le contraire engendre la confusion et les risques d'abordage

Fake News n°29 : ENVISA n’a analysé que les demandes bruxelloises

Réponse légale et objective : FAUX, la région flamande n’est pas demanderesse mais défenderesse et la région flamande n’a introduit AUCUNE demande d’examen de nouvelles procédures, routes ou couloirs de survol

Fake News n°30 : ENVISA envoie tous les survols sur la Flandre

Réponse légale et objective : FAUX, la Flandre n’a proposé aucune demande d’étude de plan de vol, et les propositions analysées par ENVISA sont celles remises légalement par la Région de Bruxelles-Capitale

Fake News n°31 : l’autorité de contrôle est inutile, la DGTA contrôle déjà tout

Réponse légale et objective : FAUX, hormis le Médiateur Fédéral, personne ne contrôle la légalité des procédures et des opérations à Bruxelles-National

Fake News n°32 : les riverains et comités ne s’entendent pas entre eux

Réponse légale et objective : FAUX, à plusieurs reprises des lettres communes avec entre 12 et 18 signatures ont été rédigées avec des revendications communes

Fake News n°33 : les jugements contradictoires ne permettent pas d’avancer

Réponse légale et objective : FAUX, il n’existe aucun jugement contradictoire parmi les décisions de justice qui font jurisprudence, qui ont autorité de la chose jugée et qui ne sont plus sujettes à Appel ou Cassation

Fake News n°34 : Bruxelles n’est pas survolé

Réponse légale et objective : FAUX, tous les décollages 25R vers la droite et vers la gauche survolent une partie de la région de Bruxelles-Capitale, ainsi que les atterrissages 01 et 07. Cette volonté de clivage est contre-productive

Fake News n°35 : il faut diminuer les normes de bruit

Réponse légale et objective : FAUX, ce sont les niveaux de bruit qu’il faut diminuer, ces niveaux individuels des avions sont une compétence fédérale, alors que les normes de bruit perçus au sol, donc à l’immission, sont une compétence régionale

Fake News n°36 : les normes de bruit bruxelloises sont illégales

Réponse légale et objective : FAUX, ces normes ont bien été validées à tous les niveaux des juridictions, sont légales et font partie de la réglementation à respecter

Fake News n°37 : il faut re-fédéraliser les normes de bruit pour le survol

Réponse légale et objective : FAUX, aucune norme fédérale n'a jamais existé pour les conditions de survol

Fake News n°38 : le Ministre a institué les Etats Généraux

Réponse légale et objective : FAUX, c'est une décision de justice qui impose de tenir ces Etats Généraux

Fake News n°39 : le prolongement de la piste 25L est la solution

Réponse légale et objective : FAUX, cette idée qui est imputable uniquement à M. Feist de Brussels Airport ne résout nullement la situation et est bien rejetée par tous les acteurs politiques et comités de Flandre

Fake News n°40 : Brussels Airport est le nom du site aéroportuaire

Réponse légale et objective : FAUX, c'est uniquement le nom de la société privée titulaire de la licence. Le nom de l'aéroport est et reste inchangé : « BRUXELLES-NATIONAL »

Fake News n°41 : la densité de population détermine les procédures de vol

Réponse légale et objective : FAUX, aucune Loi ni aucune disposition réglementaire n'impose de tenir compte de la densité de population lors de l'élaboration des procédures aéronautiques

Fake News n°42 : la procédure du Canal a été imposée aux bruxellois

Réponse légale et objective : FAUX, cette procédure a été adoptée lors du Comité de Concertation du 24 janvier 2003 avec l'accord des Ministres bruxellois de Donnea, Chabert et Gosuin

Fake News n°43 : la procédure de décollage 07 Leuven Rechtdoor est interdite par décision de justice

Réponse légale et objective : FAUX, la Cessation Environnementale du 30 mai 2018 juge que tous les départs en 07 vers NIK, HELEN et DENUT devraient aussi suivre la procédure Leuven Rechtdoor. Aucun jugement ne condamne ou n'interdit les décollages 07 Leuven Rechtdoor

Fake News n°44 : tous les décollages 25R virage gauche doivent impérativement passer par la balise d'Huldenberg

Réponse légale et objective : FAUX, rien n'impose ce détour par la balise d'Huldenberg, les avions pourraient très bien évoluer directement vers le point de sortie de l'espace aérien belge sans ce crochet de survol par Huldenberg

Fake News n°45 : les altitudes des décollages 19 et 25R sont identiques autour de la balise d'Huldenberg

Réponse légale et objective : FAUX, on remarque une différence de survol inférieure de 1.000 à 2.000 pieds pour les décollages 19 qui évoluent donc plus bas autour d'Huldenberg que les décollages 25R

Fake News n°46 : seuls les avions à 4 moteurs sont des gros porteurs

Réponse légale et objective : FAUX, la définition FAA des avions gros porteurs correspond bien à tout avion d'un poids maximum au décollage (MTOW) supérieur à 136 tonnes ; la définition des gros porteurs en Belgique n'a plus été adaptée depuis 1972

Fake News n°47 : tous les décollages vers une même destination utilisent toujours la même procédure de sortie de l'espace aérien belge

Réponse légale et objective : FAUX, c'est le logiciel et le plan de vol de chaque compagnie aérienne qui déterminent quelle sera la procédure la plus efficace pour voler en fonction des vents dominants, du jet stream, des conditions météorologiques, des performances de l'avion et des accords de coopération avec les pays survolés

Fake News n°48 : la route du Canal survole dès le début des zones densément habitées

Réponse légale et objective : FAUX, la Cessation Environnementale du 31 juillet 2014 juge en page 34 que la route du Canal ne survole en fait des quartiers très peuplés qu'à partir de 8 km d'éloignement de l'aéroport

Fake News n°49 : Zaventem prend sa part de nuisances et de survols

Réponse légale et objective : FAUX, Zaventem-Village, autour de l'église et de la gare, est la zone la moins survolée tout autour de l'aéroport, avec seulement 74 survols pour toute l'année 2021 alors que cette commune perçoit de très importantes rentrées financières sous forme de taxes liées à l'activité aéroportuaire

Fake News n°50 : les pilotes évitent les sonomètres

Réponse légale et objective : FAUX, aucun commandant de bord ne connaît la position précise des sonomètres pas plus que la topographie des zones survolées après le décollage

CONCLUSION :

Fake News FINAL : *le Médiateur Fédéral a réalisé cette analyse sous la contrainte et la menace*

Réponse légale et objective : FAUX, cette analyse du Médiateur Fédéral a été rédigée en toute indépendance, autonomie, de façon neutre, objective et impartiale, et sans aucun conflit d'intérêt.







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