

HISTORIQUE ET ANALYSE DU LITIGE ENTRE LES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE «LEUVEN RECHTDOOR» & «LEUVEN WEST» DEPUIS LES PISTES 07R/L DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL



RÉF : 7294-P

La présente analyse a pour but de présenter de façon neutre et objective la situation des procédures de décollage vers l'Est depuis les pistes 07 en s'appuyant sur une documentation historique

Analyse rédigée par
Philippe TOUWAIDE

La présente analyse a pour but de présenter de façon neutre et objective la situation des procédures de décollage vers l'Est depuis les pistes 07 en s'appuyant sur une documentation historique importante qui démontre qu'il n'existe aucun couloir historique de survol et que les procédures ont évolué et été adaptées, avec de nombreux changements, entre 1956 et 2014. Le litige entre le choix des procédures de décollage 07R/L selon la description LEUVEN RECHTDOOR ou LEUVEN WEST s'explique par diverses décisions politiques quant aux normes de vent et aux utilisations programmées des pistes.

Le jeudi 7 décembre 2023



Philippe TOUWAIDE

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime

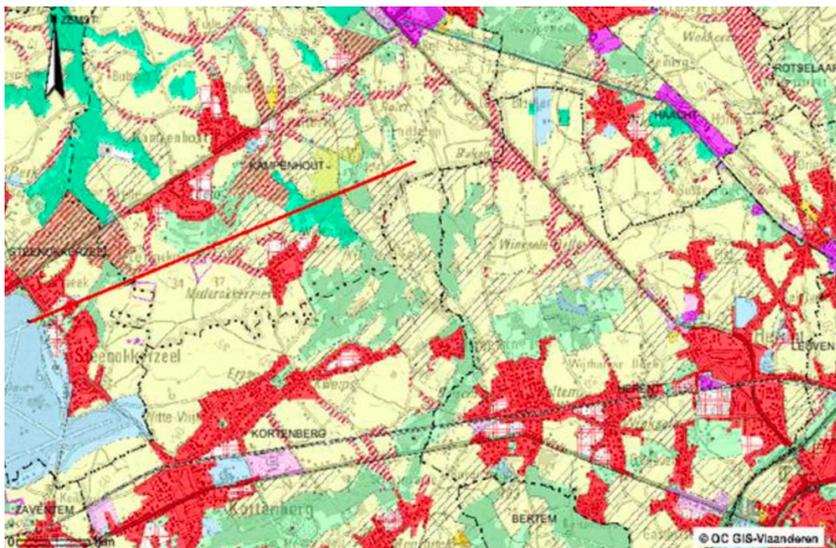
Ancien Commissaire du Gouvernement

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. HISTORIQUE DES PISTES 07R ET 07L

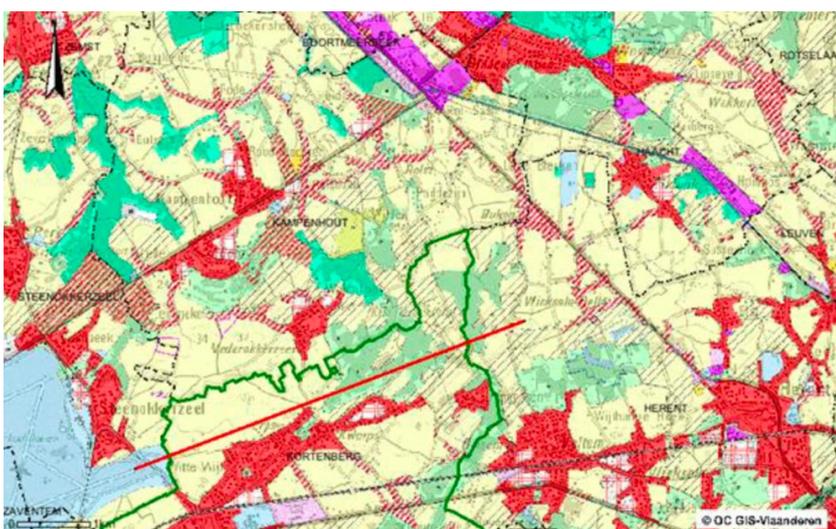
La toute première piste 07/25 fut construite à Melsbroeck en 1940 par l'occupant allemand sur une longueur de 2.000 mètres, cette piste fut rénovée en juin 1956 et encore utilisée pour tout le trafic aérien jusqu'en 1959, cette piste a été détruite dans les années 1970. De ce fait des décollages 07 vers l'Est s'opéraient depuis 1940. Des décollages vers l'Est existaient déjà depuis Evere avant 1940 pour les vols SABENA.

Une nouvelle piste 08L/26R fut mise en service le 16 mars 1960 avec une longueur de 3.638 mètres et une largeur de 45 mètres, renommée 07L/25R le 17 janvier 1974 suite à la déclinaison magnétique, cette piste est actuellement orientée à 065°.



Zone non aedificandi autour de l'axe de la piste 07L/25R (Steenokkerzeel)

Une toute nouvelle piste 08R/26L fut mise en service le 1er juin 1959 sur une longueur de 2.292 mètres, et rallongée à 3.211 mètres en mars 1970 avec une largeur de 45 mètres, renommée 07R/25L en 1974 suite à la déclinaison magnétique, cette piste est actuellement orientée à 069°.



Zone non aedificandi autour de l'axe de la piste 07R/25L (Kortenberg)

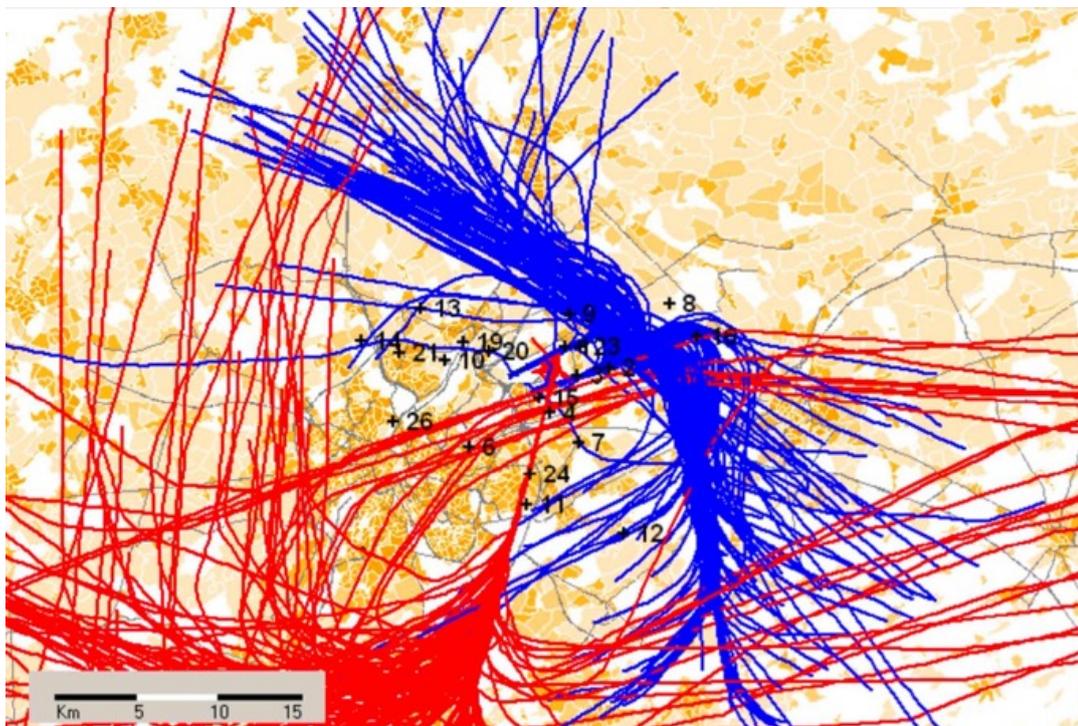
2. HISTORIQUE DES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE DEPUIS LES PISTES 07R/L

Les procédures de décollage 08L/08R sont restées identiques depuis 1956 jusqu'au 18 avril 1972 :

- Vers GATTA et SILLY : décollage virage gauche vers balise BUN jusqu'à 3.000 pieds puis virage vers la droite, avec des avions moins performants qui montaient plus lentement avec plus de bruit (GATTA devenu plus tard HUL, et SILLY devenu CIV).
- Vers MACKEL, NICKY, WOENSRECHT et POINT CHARLIE : décollage avec virage gauche en direction de la balise BUN puis cap vers la balise finale (AIP du 9 avril 1971).

Le NOTAM 11 du 18 avril 1972 met en service de nouvelles procédures de décollages 08L/08R à l'essai, lesquelles deviendront définitives par le NOTAM 7 du 20 juillet 1972 à dater du 1er août 1972 :

- 1.700 pieds et virage droite par GATTA pour les procédures OLNO et LUXEMBOURG ;
- 1.700 pieds et virage gauche pour les procédures COSTA, SILLY et WULPEN ;
- Virage immédiat vers la gauche pour la procédure WOENSRECHT ;
- Montée dans l'axe de piste vers la balise BUN pour la procédure KLEINE BROGEL.



Tracé radar des atterrissages 01 (rouge), décollages 07R avec virage à 1.700 pieds vers Leuven West (bleu)

Les pistes 07R/L ont donc – de tout temps – été potentiellement susceptibles d’être utilisées pour de rares décollages par vent de Nord, Nord-Est, Est ou Sud-Est, lorsque les valeurs de composantes de vent étaient dépassées sur les pistes principales 25R/L avec une norme de 8 nœuds sans rafales et avec une répartition homogène en cas d’utilisation (50% de virages vers la droite et 50% de virages vers la gauche).

En 2000, le Gouvernement a décidé de confier à un expert totalement indépendant, Jan Kamphuis, du bureau hollandais A.A.C., la mission de définir de nouvelles procédures de vol pour la nuit, basées sur des lignes de survol évitant les zones les plus densément peuplées.

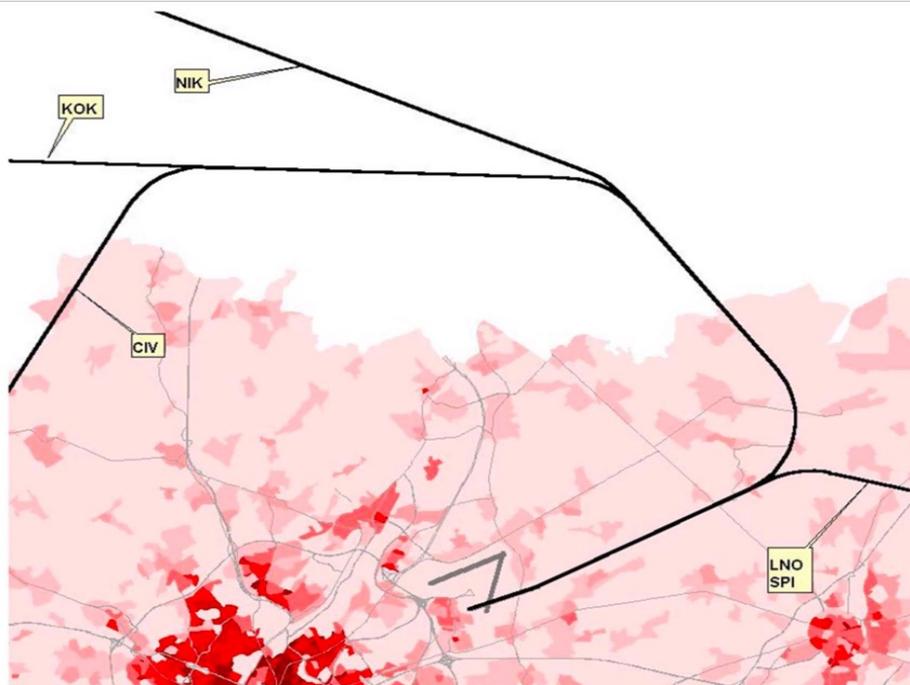
Ces nouvelles procédures spécifiques de nuit (A.A.C.) furent mises – potentiellement – en service entre le 26 décembre 2002 et le 22 mars 2004, soit les procédures suivantes :

- CIV 1 K, virage gauche à 4.9 NM de la balise BUB ;
- NIK 1 K, virage gauche à 4.9 NM de la balise BUB ;
- BULUX 1 K virage droite à 5.2 NM de la balise BUB ;
- NULBA 1 K virage droite à 5.2 NM de la balise BUB.

Ces 4 procédures spécifiques de nuit (A.A.C.) imposent un décollage dans l’axe des pistes 07R/L avec un virage lointain soit à +/- 9 kilomètres (Tildonk avant le Canal) de la balise BUB située en bout de piste 07R/L en évitant la ville de Louvain.

109 vols ont été effectués de nuit entre le 26 décembre 2002 et le 22 mars 2004 sur ces procédures spéciales A.A.C. de nuit, selon la répartition suivante :

	BUL1K	NUL1K	CIV 1K	NIK 1K	Total
Dec-02	6	5	6	17	
Jan-03	22	8	13	3	46
Feb-03	2		1		3
Apr-03	5	1	8		14
Aug-03	10		1	1	12
Okt-03	9	2	4	1	16
Nov-03	1				1
Totaal	55	11	32	11	109



Procédures A.A.C. de nuit au décollage depuis la piste 07R (2002-2004) contournant Louvain

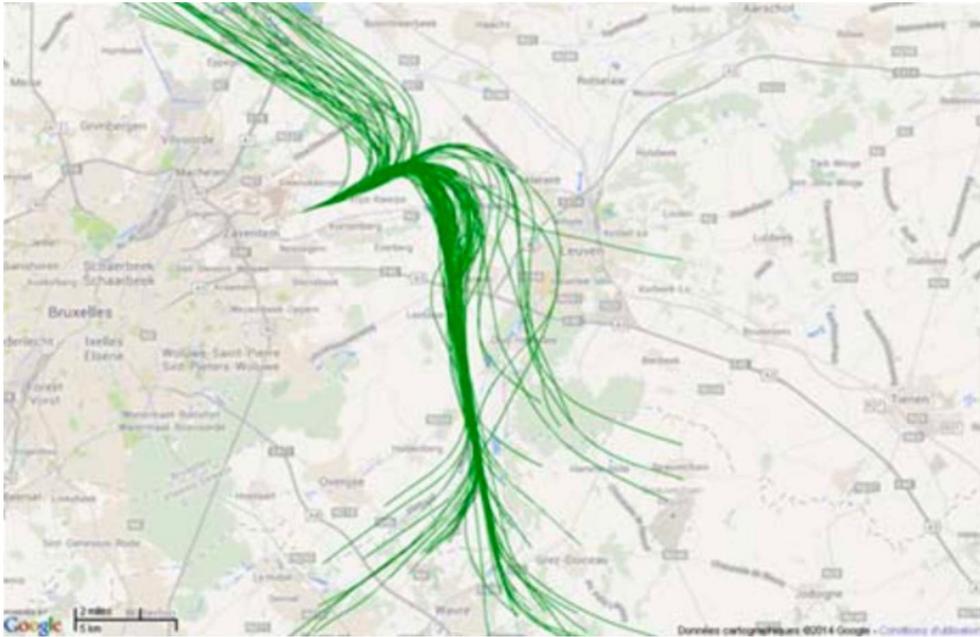
3. UTILISATION PROGRAMMÉE DES PISTES 07R/L DANS LE CADRE DU PLAN DE DISPERSION

De 1956 au 22 mars 2004, les pistes 07L/R n'étaient mises en service que suite au dépassement des valeurs de composantes de vent sur les pistes 25R/L (avec une valeur de composante sans rafales de 6 puis de 8 nœuds) ou en cas d'indisponibilité des pistes 25R/L, avec une répartition équilibrée des survols.

La diminution des valeurs de composantes de vent (10 puis 8 puis 7 puis 5 nœuds) pour l'utilisation des pistes 25R/L de 8 à 5 nœuds, et la mise en service d'un calendrier horaire imposant l'utilisation de certaines pistes à partir du 22 mars 2004 (*Plan de Dispersion Anciaux*) ont eu un impact important sur une utilisation systématique et plus fréquente des pistes 07R/L :

- Dans le cadre du Plan de Dispersion, mis en service entre le 22 mars 2004 et le 2 février 2009, les pistes 07R/L étaient **obligatoirement** (pour autant que les conditions météorologiques per mettaient leur utilisation) mises en service pour tous les décollages pendant 3 demi-nuits par semaine conjointement avec des atterrissages 19, soit
 - o Nuit du mardi entre 03h00 et 06h00 pour tous les décollages ;
 - o Nuit du jeudi entre 03h00 et 06h00 pour tous les décollages ;
 - o Nuit du samedi entre 03h00 et 06h00 pour tous les décollages.

De plus les vols vers la balise CIV ont été transférés du virage gauche vers le Nord sur le virage droite vers l'Est, amenant une concentration de 70% des décollages sur Leuven West pendant **3 demi-nuits** par semaine et rompant ainsi la répartition homogène 50/50 entre les décollages des pistes 07 avec virage vers la gauche ou vers la droite.



Tracés radar de décollages 07R avec virage à 1.700 pieds « Leuven West »

4. CRÉATION D'UNE NOUVELLE PROCÉDURE 07R/L « LEUVEN RECHTDOOR »

La conjugaison de 2 facteurs inhérents au Plan de Dispersion Anciaux (diminution des valeurs de composantes de vent et utilisation systématique des pistes 07R/L au décollage pendant la seconde moitié de 3 nuits par semaine) et le transfert des vols vers CIV du virage gauche vers le virage droite (soit 70% des décollages via la balise d'Huldenberg) a entraîné une forte contestation dans la région de Leuven West à partir de 2004.

Ainsi est née l'idée de modifier les procédures de décollages 07R/L afin de « casser » la concentration des vols autour de la balise d'Huldenberg (07/19/25R) et d'éviter le survol des zones urbaines à basse altitude.

Un groupe de travail (*WerkGroepLeuven*) a proposé aux Gouvernements d'adapter les procédures de décollages 07R/L pour éviter la concentration autour de la balise d'Huldenberg en contournant Leuven par le Nord dans l'axe des pistes 07R/L en survolant au décollage la zone « non aedificandi » sur base des routes A.A.C. de 2002 ; et selon les objectifs de respecter le plan d'aménagement du territoire « *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* », d'éviter les zones densément peuplées et de maintien du « *standstill* » par l'utilisation historique du couloir dans l'axe des pistes 07/25 en application de la Directive CE 2002/30.

La K.U. Leuven a publié deux études d'impact sur une modification des procédures de décollages 07R/L les 1er octobre 2007 et 30 novembre 2007.

Dans l'accord de Gouvernement du 19 décembre 2018, il est précisé :

Utilisation de l'espace aérien et routes de vol :

Ce groupe de travail (du Gouvernement soit l'Inter-Cabinets) remettra un rapport d'évaluation et des propositions de modifications des procédures de vol pour le 30 septembre 2009. Ces modifications seront opérées conformément aux procédures qui seront fixées dans la loi (cf. point 4). Les routes CIV1E, CIV1C, DENUT3C et les routes passant par la balise de Huldenberg seront examinées en priorité.

Dans l'accord de Gouvernement du 26 février 2010, il est précisé :

Décollage 07R : Pour les décollages de la piste 07R, la procédure de décollage des vols à destination du sud-est (Huldenberg) sera modifiée pour continuer dans l'axe de la piste de décollage jusqu'après Leuven. Cette modification interviendra dès qu'une solution acceptable aura été trouvée pour éviter le conflit avec les procédures arrivées (soit dans un délai de maximum 2 ans).

Un Mémorandum est adressé aux divers Gouvernements par le groupe de travail *WerkGroepLeuven* en juin 2009 et mai 2011.

L'Inter-Cabinets du Gouvernement Fédéral examine la problématique des décollages 07R/L les 15 juillet 2009, 21 octobre 2009, 26 août 2010 et 19 avril 2011 et une note finale est présentée par le Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité Schoupe le 13 juillet 2011.

Le Parlement Flamand débat de la question le 16 mars 2010 et de nombreux Conseils Communaux votent des motions réclamant une modification des procédures de décollages 07R/L par une montée rectiligne dans l'axe des pistes 07R/L soit LEUVEN 07 RECHTDOOR. Le 4 juillet 2012, le Ministre Peeters insiste sur la nécessité d'une meilleure répartition des vols autour de la balise d'Huldenberg.

Note du Conseil des Ministres du 20 juillet 2011 :

Décollage 07R : Modification de la procédure de décollage des vols à destination du sud-est (Huldenberg) pour continuer dans l'axe de la piste de décollage jusqu'après Leuven. Belgocontrol a réalisé une étude de faisabilité des différents scénarios. Etant donné que l'étude montre que ces scénarios imposent d'une part une modification des procédures d'arrivée et, d'autre part, a des conséquences au niveau opérationnel et au niveau du personnel, un avis externe sera demandé pour développer un scénario alternatif.

Une étude d'élaboration de nouvelles procédures est confiée à un expert indépendant en octobre 2011 et son rapport définitif sera remis le 6 janvier 2012, et Belgocontrol présente des études d'impact les 19 avril 2011, 26 juin 2011, 9 septembre 2011, 28 juin 2012 et 27 juillet 2012.

Le 21 juin 2012, le Secrétaire d'Etat à la Mobilité Wathelet adresse une Instruction Ministérielle : « Complément n°1 à l'Instruction Ministérielle datée du jeudi 15 mars 2012 portant exécution des accords du Conseil des Ministres des 19 décembre 2008 et 26 février 2010 en matière de procédures de décollage et de sélection des pistes; clarification et fixation des valeurs de composantes de vent applicables à l'aéroport de Bruxelles-National » :

- Décollage 07R : Pour les décollages de la piste 07R, la procédure de décollage des vols à destination du sud-est (Huldenberg) sera modifiée pour continuer dans l'axe de la piste de décollage jusqu'après Leuven. Cette modification interviendra dès qu'une solution acceptable aura été trouvée pour éviter le conflit avec les procédures arrivées (soit dans un délai de maximum 2 ans).

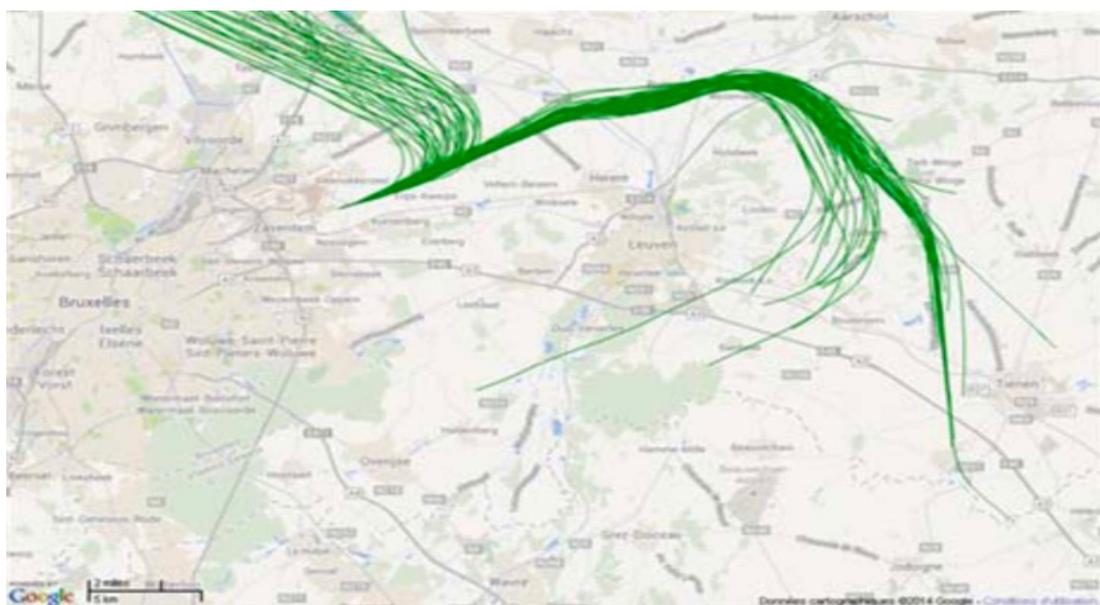
La présente instruction confirme et précise que de nouvelles routes de décollage depuis la piste 07R pour les avions vers les balises LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY en direction du sud-est doivent être implémentées pour continuer dans l'axe de la piste de décollage 07R jusqu'après Leuven avant de virer à droite vers la balise de destination.

Une distance de séparation de sécurité doit être maintenue entre les atterrissages et les décollages afin d'éviter tout conflit potentiel et croisements ; ainsi - par exemple - les approches à l'atterrissage vers la piste 02 pourraient être déviées à partir de FLORA vers ANTWERPEN, NICKY, AFFLIGEM et NIVOR afin de ne pas interférer avec les décollages 07R en direction de LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY en direction du sud-est.

Belgocontrol doit mettre en œuvre cette décision par une implémentation rapide qui veillera à maintenir une séparation précise entre les atterrissages et les décollages à des niveaux de vol différents et clairement distancés, entre BRUSSELS BUB et FLORA afin d'éviter tout croisement.

Pour ce faire, les approches vers la piste d'atterrissage 02 ne pourront plus se réaliser par HULDENBERG.

Le 6 mars 2014, les nouvelles procédures de décollage 07R/L « Leuven 07 Rechtdoor » rentrent en service et sont désormais obligatoires jour et nuit en cas d'utilisation hors PRS des pistes 07R/L :



Tracés radar de décollages de la piste 07R avec montée rectiligne « Leuven 07 Rechtdoor »

Historique du litige entre des procédures de décollage « Leuven Rechtdoor » & « Leuven West » depuis les pistes 07R/L - RÉF : 7294-P

5. SITUATION DES RECOURS CONTRE LA PROCÉDURE 07R/L « LEUVEN RECHTDOOR »

- Les 7 et 11 mai 2015 deux jugements sont prononcés par défaut contre l'État belge et ordonnent la cessation de la procédure Leuven Rechtdoor, le Cabinet Galant ayant oublié de notifier la convocation à l'avocat de l'État belge ;
- Le 6 avril 2016, le Président du Tribunal de Première Instance de Bruxelles réforme complètement les 2 jugements rendus par défaut, ne constatant aucun défaut de prévoyance de l'État ;
- Le 30 mai 2018, le Tribunal de Première Instance de Bruxelles réforme la procédure Leuven Rechtdoor au motif qu'elle est discriminatoire du fait que seul le virage vers la droite a été déplacé dans l'axe rectiligne de la piste et que cette procédure n'a pas été mise en service aussi au bénéfice des habitants des communes du Noordrand survolés par les virages vers la gauche (il faut donc en déduire que le juge estime que tous les décollages des pistes 07 doivent suivre la procédure Leuven Rechtdoor, y compris les départs vers les points de sortie NIK, HELEN et DENUT ; et pas que le Juge condamne cette procédure) ;
- Des procédures en Appel sont pendantes contre les jugements des 6 avril 2016 et 30 mai 2018 ;
- Par son Arrêt n° 238.283 du 22 mai 2017, le Conseil d'État a rejeté les recours contre les instructions ministérielles des 15 mars 2012 et 21 juin 2012 du Secrétaire d'Etat Wathelet, au motif que les procédures aéronautiques ne sont ni des plans ni des programmes et ne doivent pas faire l'objet d'études d'incidence ni de consultations publiques ; de ce fait les règles relatives à l'utilisation des pistes et voies aériennes ne sont pas visées par la loi du 13 février 2006 ;
- Nous devons également signaler qu'une dispersion par l'utilisation de toutes les pistes, indépendamment des conditions météorologiques, est condamnée par plusieurs décisions de justice interdisant sans motif toute utilisation de la piste 01 à l'atterrissage (Cour d'Appel de Bruxelles, Arrêts des 17 mars 2005, 29 mai 2008, 31 mars 2017 et 22 octobre 2020 ; jugements non réformés en Cassation).



6. VALEUR DES COMPOSANTES DE VENT DÉTERMINANT LES UTILISATIONS DE PISTES

- 09.04.1971 : 6 nœuds vent arrière et 15 nœuds vent latéral sans rafales sur pistes 25 uniquement ;
- 1973 au 11.06.2003 : 8 nœuds vent arrière et 15 nœuds vent latéral sans rafales sur pistes 25 uniquement ;
- 12.06.2003: 10 nœuds vent arrière et 25 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement ;
- 19.02.2004: 5 nœuds vent arrière et 15 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement ;
- 19.02.2004: 10 nœuds vent arrière et 25 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement ;
- 04.03.2004: 10 nœuds vent arrière et 15 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement ;
- 05.03.2004: 8 nœuds vent arrière et 15 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement ;
- 22.03.2004 : 5 nœuds vent arrière et 15 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 25 et 07 ; 0 nœud de vent arrière pour les seules pistes 02/20 ;
- 27.05.2004 : 5 nœuds vent arrière et 15 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 25 et 07 ; 5 nœuds vent arrière et 15 nœuds vent latéral rafales comprises pistes 02/20 en atterrissage de jour et de nuit ainsi qu'en décollages de nuit ; 0 nœud de vent arrière rafales comprises pistes 02/20 en décollage de jour ;
- 17.03.2005: 7 nœuds vent arrière et 20 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 25 et 07 ; 5 nœuds vent arrière et 15 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 02/20 en atterrissage de jour et de nuit ainsi qu'en décollages de nuit ; 0 nœud de vent arrière rafales comprises pistes 02/20 en décollage de jour ;
- 19.09.2013 : 7 nœuds vent arrière (rafales max à 12 nœuds) et 20 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 19 et 25 utilisées en PRS ; 0 à max 3 nœuds vent arrière et 20 nœuds vent latéral rafales comprises pistes 01, 07 & 19 en single operation ; pistes 01 & 07 utilisables à l'atterrissage en headwind quand aucune autre piste n'est disponible.

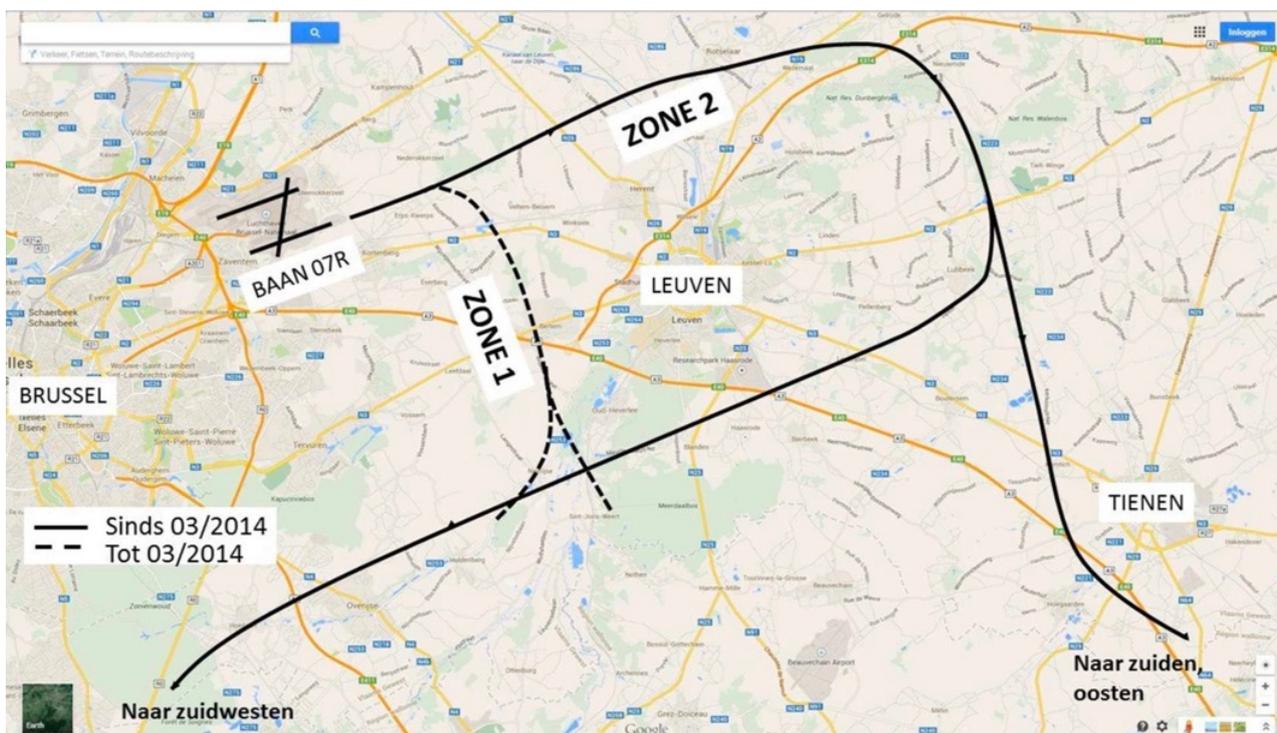
RWY in use	Tailwind	Tailwind gusts max.	Crosswind	Crosswind max.
01	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
07R/L	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
PRS OFF 19	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
PRS ON 19	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt
25R/L	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt

- 06.02.2014 : 7 nœuds vent arrière et 20 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 19 et 25 utilisées en PRS ; 0 à max 3 nœuds vent arrière et 20 nœuds vent latéral rafales comprises pistes 01, 07 & 19 en single operation (situation opérationnelle appliquée en août 2018)

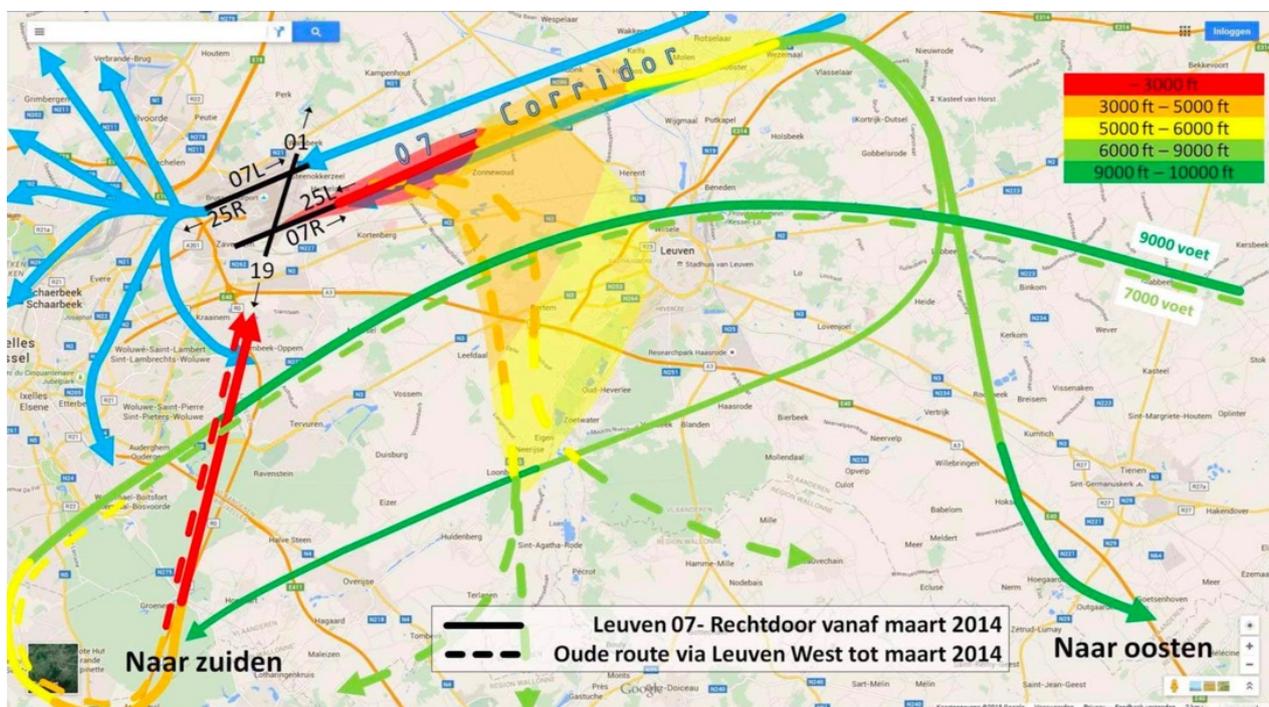
RWY IN USE	RWY 25L/R	RWY 19 (TKOF only)
Tailwind MAX	7 kts	7 kts
Crosswind MAX	20 kts	20 kts

RWY in use	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF and ARR)
Tailwind MAX	0 kt - 3 kts (incl.)	0 kt - 3 kts (incl.)	0 kt - 3 kts (incl.)
Crosswind MAX	20 kts	20 kts	20 kts

7. CARTE DES DIFFÉRENTES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGES DEPUIS LES PISTES 07R/L



Carte VZW Leuven Rechtdoor



Carte WerkGroepLeuven

Historique du litige entre des procédures de décollage « Leuven Rechtdoor » & « Leuven West » depuis les pistes 07R/L - RÉF : 7294-P

8. CHIFFRES ANNUELS D'UTILISATION DES PISTES 07R/L AU DÉCOLLAGE

% DEP

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ALL	07L	1,30	9,21	2,12	0,29	0,12	0,00	0,05	0,26	0,49	0,81	0,94	1,46	1,40	1,19	0,97	0,95
	07R	0,40	3,51	2,24	1,80	3,99	2,72	5,46	7,89	7,51	10,92	8,53	10,06	10,81	12,25	13,84	17,94

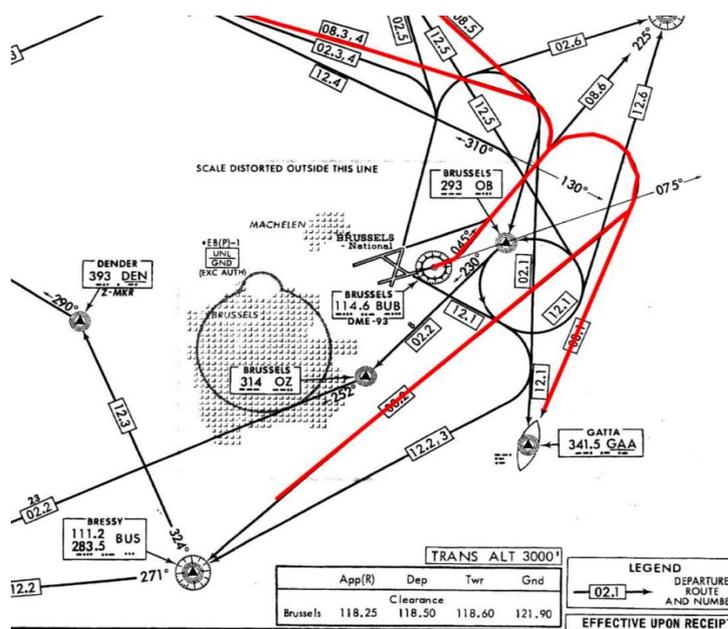
DAY		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
DAY	07L	1,34	9,53	2,18	0,30	0,12	0,00	0,04	0,20	0,43	0,64	0,61	1,07	0,99	0,98	0,87	0,73
	07R	0,41	3,71	2,31	1,89	4,18	2,82	5,66	8,29	7,95	10,84	7,87	9,63	10,62	12,42	14,15	18,26

NIGHT		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
NIGHT	07L	0,91	4,91	1,37	0,22	0,09	0,00	0,15	0,88	1,42	3,06	5,14	6,47	7,04	5,93	4,32	7,38
	07R	0,33	0,91	1,45	0,62	1,35	1,06	2,19	3,46	1,38	11,94	16,80	15,42	13,46	8,61	4,21	8,05

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ALL	07L	0,69	0,62	1,86	0,93	2,04	2,00	1,47	2,4	2,2	3,1	5,8	3,7
	07R	14,42	10,67	21,28	12,14	9,79	14,35	9,58	16,8	11,3	3,5	10,1	15,6

DAY		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DAY	07L	0,51	0,46	1,46	0,76	1,78	1,68	1,23	2,0	1,9	3,0	5,5	3,2
	07R	14,71	10,97	21,95	12,56	10,15	14,88	9,95	17,4	11,7	3,8	11,0	16,5

NIGHT		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
NIGHT	07L	6,11	4,56	11,00	4,96	8,11	8,93	6,91	9,9	7,5	4,0	9,4	11,3
	07R	5,88	3,02	5,81	2,11	1,51	2,81	1,38	3,2	1,4	0,2	0,2	1,8



Procédures de décollage depuis la piste 08R vers GATTA, SILLY, NICKY et WOENSDRECHT jusqu'au 31 juillet 1972

Historique du litige entre des procédures de décollage « Leuven Rechtdoor » & « Leuven West » depuis les pistes 07R/L - RÉF : 7294-P

9. DESCRIPTION DES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGES 07R/L DANS LES AIP

Les procédures de décollage des pistes 07 sont décrites comme suit dans les AIP au 05/10/2023 :

- BALISE de destination et lettre T pour départ de la piste 07L en procédure Leuven Rechtdoor ;
- BALISE de destination et lettre V pour départ de la piste 07R en procédure Leuven Rechtdoor.

Pour la piste 07L:

Designator	RNAV1 Route	Remarks
CIV3T	BR751 - BR752 - BR753 - CIV	ATC climb requirements: see AIP AD EBBR 2.22 (§ 3.2.2). M617 southbound, MAX FL 170. Y50 southbound, MAX FL 190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC flight planned above FL 195.
DENU3T	[A1800+, L] -> DENU	NIL
ELSIK3T	[A700+, L] -> BUN - ELSIK	L179 eastbound. To be used when adequate MIL airspaces are AVBL for GAT.
HELEN3T	[A1800+, L] -> HELEN	NIL
KOK3T	[A1700+, L] -> KOK	L607 westbound.
LNO3T	BR751 - BR752 - BR705 - REMBA - LNO	For TFC requesting a cruising or initial FL below FL 195.
NIK3T	[A1700+, L] -> NIK	M624 northbound. Not to be used by TFC DEST EHAM.
PITES3T	BR751 - BR752 - BR705 - REMBA - RITAX - DIK - PITES	ATC climb requirements: see AIP AD EBBR 2.22 (§ 3.2.2). CDR 1 – H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 3T – SOPOK – RITAX – DIK – PITES). Only when UM150 between DIK and PITES is AVBL (alternative route: SOPOK 3T – SOPOK – ETENO).
ROUSY3T	BR751 - BR752 - BR705 - REMBA - RITAX - ROUSY	ATC climb requirements: see AIP AD EBBR 2.22 (§ 3.2.2). CDR 1 – H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 3T – SOPOK – RITAX – ROUSY).
SOPOK3T	BR751 - BR752 - BR705 - REMBA - BULUX - [F170+, R] -> SOPOK	ATC climb requirements: see AIP AD EBBR 2.22 (§ 3.2.2).
SPI3T	BR751 - BR752 - BR705 - REMBA - SPI	NIL

Designator	Route		Remarks
	Lateral	Vertical	
CIV1R	Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH LT to TR 275 to intercept R-042 CIV INBD to CIV.		At ATC discretion only.

Pour la piste 07R:

Designator	RNAV1 Route	Remarks
CIV3V	[A700+] -> BR701 - BR702 - BR703 - CIV	ATC climb requirements: see EBBR AD 2.22 § 3.2.2. M617 southbound, MAX FL 170. Y50 southbound, MAX FL 190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC flight planned above FL 195.
DENUT3V	[A700+] -> [T062; A1800+; L] -> DENUT	NIL
ELSIK3V	[A700+] -> BR701 - BUN - ELSIK	L179 eastbound. To be used when adequate MIL airspaces are AVBL for GAT.
HELEN3V	[A700+] -> [T062; A1800+; L] -> HELEN	NIL
KOK3V	[A700+] -> [T062; A1700+; L] -> KOK	L607 westbound.
LNO3V	[A700+] -> BR701 - BR704 - BR705 - REMBA - LNO	For TFC requesting a cruising or initial FL below FL195.
NIK3V	[A700+] -> [T062; A1700+; L] -> NIK	M624 northbound. Not to be used by TFC DEST EHAM.
PITES3V	[A700+] -> BR701 - BR704 - BR705 - REMBA - RITAX - DIK - PITES	ATC climb requirements: see EBBR AD 2.22 § 3.2.2. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 3V - SOPOK - RITAX - DIK - PITES). Only when UM150 between DIK and PITES is AVBL (alternative route: SOPOK 3V - SOPOK - ETENO).
ROUSY3V	[A700+] -> BR701 - BR704 - BR705 - REMBA - RITAX - ROUSY	ATC climb requirements: see EBBR AD 2.22 § 3.2.2. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 3V - SOPOK - RITAX - ROUSY).
SOPOK3V	[A700+] -> BR701 - BR704 - BR705 - REMBA - BULUX - [F170+; R] -> SOPOK	ATC climb requirements: see EBBR AD 2.22 § 3.2.2.
SPI3V	[A700+] -> BR701 - BR704 - BR705 - REMBA - SPI	NIL

Designator	Route		Remarks
	Lateral	Vertical	
CIV2U	At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH LT to TR 275 to intercept R-042 CIV INBD to CIV.		At ATC discretion only.

10. NOTAM RELATIF À LA NON-UTILISATION DE CERTAINES PROCÉDURES 07R/L

Les procédures de décollages Leuven West pour les pistes 07R/L n'ont plus été publiées dans les AIP entre le 6 mars 2014 et le 31 mars 2016, elles n'ont d'ailleurs plus jamais été utilisées depuis le 6 mars 2014.

Suite aux jugements prononcés par défaut les 7 et 11 mai 2015, la Ministre de la Mobilité, Jacqueline Galant, a donné le 23 juin 2015 une instruction ministérielle visant à restaurer les procédures de départ Leuven West pour les pistes 07R/L existantes avant le 6 mars 2014, ce qui implique concrètement la suppression des procédures J et H.

Après le nouveau jugement du 6 avril 2016, les routes actuelles procédures Leuven Rechtdoor sont maintenues en opération par prolongation des NOTAM suspendant les procédures Leuven West.

Les procédures de décollages Leuven West pour les pistes 07R/L, bien que publiées, ont été régulièrement suspendues par NOTAM et sont non utilisées depuis le 31 mars 2016. Seules les procédures Leuven Rechtdoor sont activées en cas d'utilisation des pistes 07R/L en déviation au système préférentiel PRS 25R/L. A titre d'exemple les premiers NOTAM émis :

NOTAM A2479/19

From: 18 JUL 19 06:40 Till: 15 JAN 20 23:59 EST

Text: 07R SID LNO 1Y, SPI 1Y, SOPOK 1Y, PITES 1Y, ROUSY 1Y AND CIV 1Y NOT AVBL

NOTAM A2480/19

From: 18 JUL 19 06:41 Till: 15 JAN 20 23:59 EST

Text: RWY 07L SID LNO 1W, SPI 1W, SOPOK 1W, PITES 1W, ROUSY 1W AND CIV 1W NOT AVBL

Depuis le 24 février 2022, les procédures Leuven West sont suspendues sur base du supplément 009/2022 jusqu'à une date indéterminée.

AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION

Belgium and Luxembourg

SUPPLEMENT

009/2022

Publication Date: 10-FEB-2022

Effective Date: 24-FEB-2022

End Date: Invalid

DateTime

© AIM BELGIUM 1/2

EBBR - Suspension of certain SID RWY 07R/L

AIM Belgium

Control Tower

Tervuursesteenweg 303

1820 Steenokkerzeel

BELGIUM

AFS: EBVAYOYX

Email: aip.production@skeyes.be

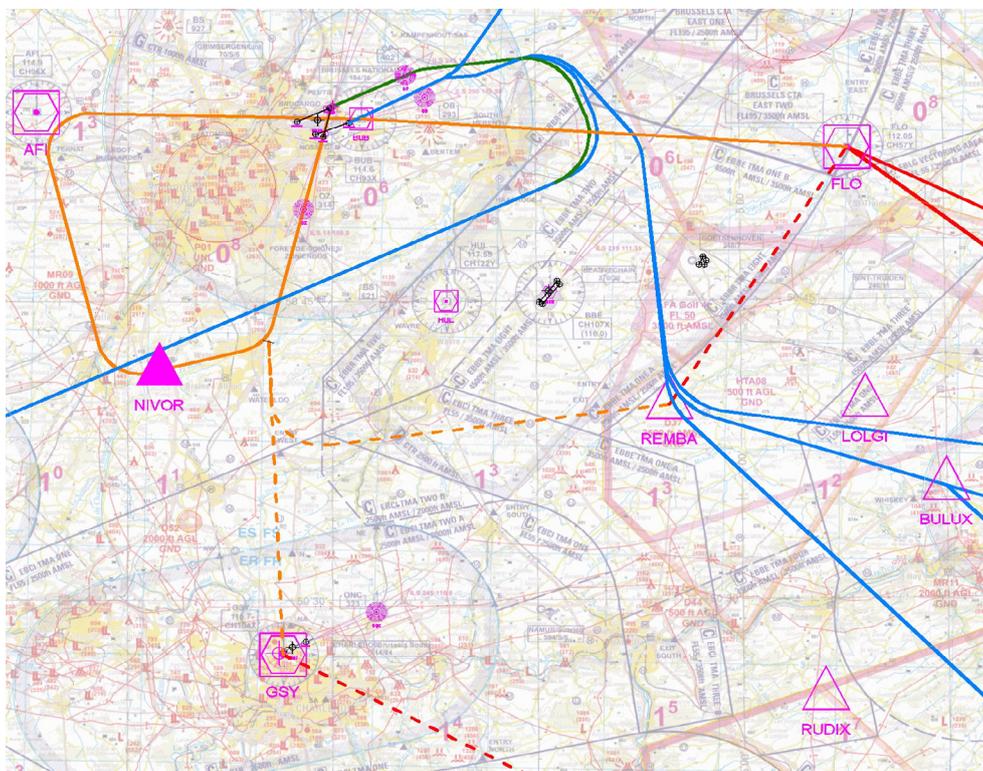
URL: <https://ops.skeyes.be>

RWY 07R: SID LNO 2Y, SPI 2Y, SOPOK 2Y, PITES 2Y, ROUSY 2Y and CIV 2Y not available.

RWY 07L: SID LNO 2W, SPI 2W, SOPOK 2W, PITES 2W, ROUSY 2W and CIV 1W not available.

NOTAM A0024/22 and A0025/22 are hereby cancelled.

Depuis la modification des procédures de décollage, en mode de navigation satellitaire RNAV, au 5 octobre 2023, les procédures Leuven West ne sont plus reprises dans les AIP et ont donc été totalement abandonnées.



Historique du litige entre des procédures de décollage « Leuven Rechtdoor » & « Leuven West » depuis les pistes 07R/L - RÉF : 7294-P

11. LE CONSEIL D'ÉTAT JUGE EN MAI 2017 QUE LES PROCÉDURES AÉRONAUTIQUES NE SONT NI UN PLAN NI UN PROGRAMME

La plus haute juridiction administrative de Belgique juge l'inverse de la DGTA et met donc à mal l'argumentation utilisée pour bloquer les publications RNP sur les pistes 07 :

- Les procédures aéronautiques ne sont ni un plan ni un programme ;
- Un accord de gouvernement ou de Conseil des Ministres n'a aucune valeur juridique.

Une instruction ministérielle établissant l'utilisation des pistes, la définition des valeurs de composantes de vent ou la description des procédures de départ ou de décollage n'est littéralement ni un plan ni un programme, mais a comme unique but d'assurer la sécurité du trafic aérien en respectant les principes de capacité opérationnelle du site aéroportuaire.

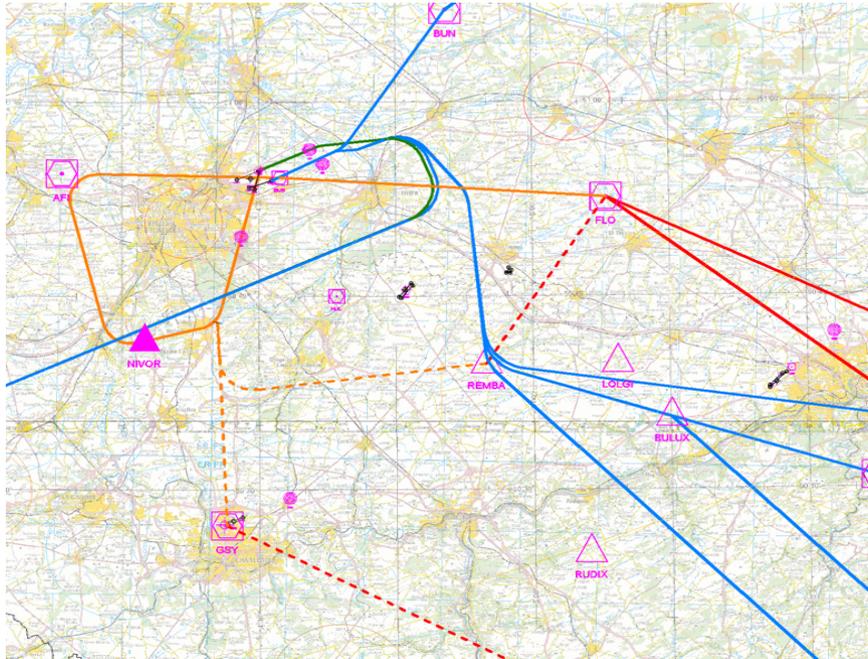
Les instructions ministérielles sur l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National ne sont pas adoptées par les Chambres législatives ou par le Roi, et ne sont pas des dispositions législatives, réglementaires ou administratives.

Aucune disposition législative, réglementaire ou administrative n'impose au Gouvernement Fédéral d'adopter des règles relatives à l'utilisation des pistes et des voies aériennes.

Le Conseil d'Etat a bien jugé en mai 2017 que les procédures aéronautiques ne sont ni un plan ni un programme.

Une analyse minutieuse des travaux parlementaires préalables à l'adoption de la loi du 13 février 2006 démontre qu'à aucun moment les procédures de vol et la gestion de l'espace aérien n'ont été évoqués dans les travaux parlementaires, la même analyse a été effectuée pour l'adoption de la Convention d'Aarhus et à aucun moment les procédures de vol et les utilisations de l'espace aérien n'ont été évoquées.

Les travaux préparatoires de la loi du 13 février 2006, qui renvoient à des avis de la Section de Législation du Conseil d'Etat, démontrent que sous les concepts de plan et de programme sont visées les décisions « déterminant une suite ordonnée d'actions ou d'opérations envisagées pour atteindre un but déterminé en rapport avec la qualité de l'environnement ou définissant le cadre dans lequel peut être autorisée la mise en œuvre d'activités à un endroit déterminé », tel est le cas de plans et programmes fédéraux concernant la politique énergétique.



Les instructions ministérielles prises par le Ministre chargé de l'aéronautique sont des instructions établies sur base des compétences en matière de transport aérien et pas sur base de compétences environnementales, dans le respect de la répartition des compétences issue de la loi du 8 août 1980.

De ce fait la finalité de ces instructions n'est pas « environnementale » mais bien « transport » dans un but d'organisation rationnelle du trafic d'aéronefs dans l'espace aérien qui lui est et reste exclusivement du ressort de l'Etat Fédéral. Le Fédéral est compétent pour la gestion de l'Aéroport de Bruxelles-National, les Régions sont compétentes pour l'établissement de normes environnementales pour lutter contre les nuisances acoustiques provoquées par le trafic aérien.

Ces instructions ministérielles visent – avant tout et prioritairement – à assurer la sécurité du trafic aérien en édictant des règles et procédures pour éviter tous conflits et abordages, et régler l'évolution des aéronefs dans l'espace aérien.

Partant du principe élémentaire de Droit Administratif qu'une administration ne peut mentir, cette même administration ne pourrait avoir de double langage et estimer que les procédures aéronautiques sont un plan ou un programme pour le seul cas de Bruxelles-National, et estimer qu'elles ne le sont pas pour tous les autres aéroports civils et militaires du pays (Ostende, Liège, Kortrijk, Charleroi, Melsbroeck, Florennes, Chièvres et Beauvechain). Ainsi toutes les procédures aériennes d'atterrissage – notamment – ont été converties et transposées en mode de guidage satellitaire PBN par des approches RNP sur toutes les pistes de Belgique excepté les seules pistes 07L/R de Bruxelles-National.

Ces publications de nouvelles procédures d'approches RNP sur toutes les pistes de Belgique ont été proposées, acceptées et validées par l'administration belge de l'Aéronautique DGTA sans avoir recours aux procédures de consultation du public et d'études d'incidences ; alors que ces procédures sont des nouvelles procédures qui ne sont PAS une retranscription des anciennes procédures en mode de guidage par satellite.

De ce fait la DGTA ne peut pas exiger le respect de la loi du 13 février 2006 pour les seules procédures d'atterrissage en mode d'approche RNP pour les pistes 07L et 07R de Bruxelles-National, en n'ayant PAS exigé le respect de la même législation pour les procédures d'atterrissage en mode d'approche RNP pour les pistes 25L, 25R, 01 et 19 de Bruxelles-National ainsi que pour toutes les autres pistes des autres aéroports de Belgique.

La même administration doit adopter la même attitude neutre et non partisane dans l'examen de tous les dossiers qui lui seraient soumis, et ne peut pas se contredire ou changer de position en fonction des points examinés. Comme la DGTA a mis en œuvre des procédures aériennes RNP pour tous les aéroports du pays sans le processus de consultation du public et d'études d'incidences, elle se doit de garder de façon correcte et homogène la même ligne directrice pour la publication future des procédures d'atterrissage en mode RNP pour les pistes 07L et 07R à l'Aéroport de Bruxelles-National.

En conclusion, il convient de reprendre les termes de l'Arrêt du Conseil d'Etat de mai 2017 :

« Considérant qu'aucune disposition législative, réglementaire ou administrative n'impose au Gouvernement d'adopter des règles relatives à l'utilisation des pistes et voies aériennes; que jusqu'en 1972, les décisions en la matière étaient prises exclusivement par les autorités responsables de la gestion du trafic aérien, et que le contexte normatif n'a pas changé sur ce point; qu'il s'ensuit que les décisions attaquées ne sont pas visées par la loi du 13 février 2006 » ;

12. LE CONSEIL D'ÉTAT JUGE EN MAI 2017 QU'UN ACCORD POLITIQUE N'A AUCUNE VALEUR NORMATIVE

La DGTA se trompe également en voulant respecter un accord politique de programme gouvernemental, qui n'a aucune valeur juridique. Le Conseil d'Etat dans le même Arrêt de mai 2017 est très clair :

« Considérant que les décisions du Conseil des ministres des 19 décembre 2008 et 26 février 2010 constituent des accords politiques et n'ont, en droit, aucune valeur normative; que le fait que le secrétaire d'État prenne des décisions qui ne respectent pas ces accords politiques est certes de nature à lui attirer la réprobation ou le désaveu d'autres membres du Gouvernement, et à provoquer des dissensions pouvant aller jusqu'à la crise politique, mais c'est là un problème relevant de la discipline gouvernementale, qui ne peut trouver de sanction que sur le plan politique; que l'édition d'instructions qui ne respectent pas ces accords n'a pas pour conséquence que ces instructions seraient illégales » ;

13. CONCERTATION AVEC LES RÉGIONS

Les procédures de concertation relatives au trafic des aéroports régionaux et des aérodromes publics et les droits y afférents ont fait l'objet d'une publication au Moniteur belge du 27 novembre 1990.

En vertu de l'article 6, §3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, seul le trafic des aéroports régionaux et aérodromes publics et les droits y afférents, feront l'objet d'une concertation entre les Régions concernées et l'Autorité nationale compétente.

Cette procédure ne prévoit aucune concertation avec les régions pour les procédures relatives à Bruxelles-National et n'impose aucun processus de consultation.

14. CONCLUSIONS GLOBALES ET IMPARTIALES

- 1) Des décollages vers l'Est en direction de Leuven avaient déjà été publiés de 1956 à 1972 bien avant la procédure Leuven Rechtdoor de 2014 ;
- 2) De nuit, entre le 26 décembre 2002 et le 22 mars 2004, l'équivalent de la procédure Leuven Rechtdoor devait déjà être volée par les décollages en cas d'utilisation des pistes 07 à cause du vent ;
- 3) C'est la concentration 3 demi-nuits par semaine des décollages de nuit en 07 dans le cadre du Plan de Dispersion d'Anciaux qui a été à l'origine de la création de la procédure Leuven Rechtdoor ;
- 4) La réflexion autour de la création d'une procédure Leuven Rechtdoor ne s'est pas réalisée ni en un jour ni en petit comité, et a débuté en 2005 ;
- 5) De nombreuses études et analyses préalables ont été réalisées avant la finalisation de la procédure Leuven Rechtdoor ;
- 6) A un moment, toute la classe politique du Brabant flamand exigeait d'adapter au plus vite les décollages 07 vers le couloir non aedificandi, et ainsi la nouvelle procédure Leuven Rechtdoor ;
- 7) C'est du personnel de Belgocontrol qui a conçu, élaboré et dessiné toutes les procédures de départ dans la version Leuven Rechtdoor ;
- 8) La procédure Leuven Rechtdoor n'est pas soumise à l'avis ou à la concertation avec les régions ;
- 9) La procédure Leuven Rechtdoor, n'étant ni un plan ni un programme, n'est pas soumise au processus de la loi de 2006 sur les études préalables d'incidence et la consultation du public ;
- 10) L'élaboration de la procédure Leuven Rechtdoor résulte du pouvoir discrétionnaire de l'État belge (Arrêts du Conseil d'Etat) ;

11) Seuls les départs vers la balise CIV effectuent encore un détour plus long par la balise HUL d'Huldenberg, puisqu'ils virent vers la droite au lieu de virer vers la gauche en surchargeant de +20 % l'utilisation de la procédure Leuven Rechtdoor ;

12) Les départs vers le Sud et l'Est (points de sortie LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY) ne font plus de détour inutile par la balise HUL d'Huldenberg ;

13) La correcte application des valeurs de composantes de vent reprises dans l'instruction DGTA du 17 juillet 2013, la seule jugée motivée et légale par la Cour d'Appel de Bruxelles, permettrait de diminuer de 50 % l'utilisation des pistes 07 en supprimant la confusion actuelle du calcul du vent qui mélange la vitesse moyenne et la vitesse maximale, car elle prend en compte toute petite variation minimale du vent (alors que la norme ICAO avec des procédures NADP ne comptabilise la petite variation du vent que si et seulement si elle dépasse 5 nœuds de variation par rapport à la vitesse moyenne du vent) ;

14) La publication des procédures aéronautiques Leuven Rechtdoor pour les pistes 07 à dater du 6 mars 2014 a fait l'objet d'un accord unanime de l'ensemble des membres du Gouvernement Fédéral et de leurs collaborateurs lors de nombreuses réunions ;

15) L'instruction de publication des nouvelles procédures aéronautiques Leuven Rechtdoor pour les pistes 07, notifiée le 21 juin 2012 à Belgocontrol, n'a pas fait l'objet d'une suspension ni d'une annulation par le Conseil d'Etat, lequel a d'ailleurs reconnu que cette instruction était particulièrement bien motivée et détaillée.

15. BASE JURIDIQUE DES DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE NORMES DE VENT, DE SÉLECTION DES PISTES ET DE DÉFINITION DES PROCÉDURES AÉRONAUTIQUES POUR L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

1. En matière de fixation des valeurs de composantes de vent, de sélection des pistes et de définition des procédures aéronautiques :

- Contrat de gestion de Belgocontrol 2014, arrêté royal du 25 avril 2014, Moniteur belge du 14 mai 2014 :

o **Article 1er** : Le présent contrat de gestion vise à régler les conditions dans lesquelles Belgocontrol exécute ses missions de service public, telles que prévues aux articles 170 et 171 de la loi du 21 mars 1991 ;

o **Article 2 § 1er** : AIP, Publication d'information aéronautique, publication officielle renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne, publiée par les soins de Belgocontrol sous la responsabilité de l'État conformément à l'annexe 15 à la Convention de Chicago ;

o **Article 3 § 1er** : Belgocontrol assure la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien à l'aéroport de Bruxelles-National ainsi qu'aux aéroports et aérodromes publics régionaux ;

o **Article 3 § 1er, 2°** : Belgocontrol est chargé d'assurer le service d'information de vol, visant à fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;

o **Article 11 § 1er** : Belgocontrol établit des procédures CDO (Opérations en descente continue) à l'aéroport de Bruxelles-National sur les pistes préférentielles ;

o **Article 21 § 1er** : Dans le cadre d'une politique de gestion des nuisances sonores définie par les autorités compétentes en matière d'exploitation aéroportuaire, Belgocontrol s'engage à rechercher les meilleures orientations de flux gde trafic aérien compte tenu des exigences de sécurité, de stabilité opérationnelle, de capacité, de régularité et d'efficacité du trafic aérien et apporte son concours à la mise en œuvre des modifications de procédure qui en découleraient ;

o **Article 21 § 2** : les autorités se concertent avec Belgocontrol afin que les modifications apportées aux routes ATS, au système d'utilisation des pistes et aux procédures de vol tiennent compte des objectifs de performance et soient suffisamment étalées dans le temps en vue de tenir compte de tous les aspects de sécurité et de stabilité opérationnelle

- Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, Moniteur belge 26 mars 1954 :

o **Article 43 § 2** : Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué fixe, dans chaque cas, les conditions techniques d'utilisation des aérodromes ;

o **Article 44** : En outre, le Ministre ou son délégué, peut modifier les conditions d'utilisation d'un aérodrome pour tenir compte des modifications apportées à son environnement.

- Cour d'Appel de Bruxelles Arrêt du 24 janvier 1997, page 370, point 7.6 :

o Attendu que dans son arrêt du 24 janvier 1997 (page 370, point 7.6), la Cour d'Appel de Bruxelles s'est exprimée en ses termes : « *Attendu que les informations aéronautiques données par la RVA puis par Belgocontrol aux compagnies aériennes et faisant l'objet des AIP n'ont pas de valeur de disposition légale ou réglementaire ; que, certes, la raison même de ces instructions est d'être suivies par les compagnies aériennes ; que les instructions que ces AIP contiennent ne créent pas de droits pour les tiers qui ne peuvent s'en prévaloir pour contraindre Belgocontrol à les respecter alors que, celle-ci en conserve, à tout moment, la maîtrise ; que, Belgocontrol peut déroger à des instructions, sauf à démontrer que ce faisant elle adopterait une politique déraisonnable dans l'exécution de sa mission de gestion commerciale de l'infrastructure aéroportuaire de Bruxelles-National et de police de la sécurité du trafic aérien ; qu'il n'est pas démontré, en l'espèce, que Belgocontrol aurait accordé, de façon injustifiée, des dérogations à ces AIP* ».

2. Quant à l'utilisation des pistes :

- Arrêté ministériel du 6 avril 2009, Moniteur belge du 24 avril 2009, relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National :

- o Article 2 établissant des périodes de nuit sans décollages

3. Quant au non-survol de certaines parties du territoire :

- Arrêté royal du 11 juin 1954 portant interdiction de survol de certaines parties du Royaume : il est interdit de survoler les parties du territoire du Royaume délimitées par une circonférence de 1.500 mètres de rayon centrée sur les Châteaux royaux de Laeken et de Ciergnon (article 1er). Moniteur belge du 4 juillet 1954, page 5.085 ;

- Arrêté royal (I) du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume : Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 11 juin 1954 précité, il est interdit aux aéronefs de survoler la partie de l'agglomération bruxelloise située à l'intérieur d'une circonférence de 5 kilomètres de rayon, centrée sur le parc de Bruxelles (article 1er). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1er, les aéronefs tenus de se conformer aux prescriptions et instructions du service de contrôle de la circulation aérienne (article 2). Moniteur belge du 20 avril 1958, page 2.948 ; été abrogé lors de la clôture de l'Exposition Internationale et Universelle de 1958. Moniteur belge du 20 avril 1958, page 2.948 ;

- Arrêté royal (II) du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume : Considérant la nécessité d'assurer la sécurité dans la zone comprenant l'Exposition Internationale et Universelle de Bruxelles 1958 et ses abords, il est interdit aux aéronefs de survoler la zone où se déroule l'Exposition Internationale et Universelle de Bruxelles (article 1er). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1er, les aéronefs tenus de se conformer aux prescriptions et instructions du service de contrôle de la circulation aérienne (article 2). Cet arrêté n'a toutefois JAMAIS été abrogé lors de la clôture de l'Exposition Internationale et Universelle de 1958. Moniteur belge du 20 avril 1958, page 2.948 ;

- Arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, paru au Moniteur belge du 30 décembre 2014, page 106.833 :

- o Article 5 : Outre les zones interdites définies par le Roi en vertu de l'article 4 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il peut exister des zones dangereuses et des zones réglementaires. Elles sont définies par le directeur général, qui précise, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant la circulation aérienne.

4. Quant aux types d'avions admis à opérer de nuit ou de jour :

L'interdiction de certaines catégories d'avions bruyants peut 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 l'Aéroport de Bruxelles-National à partir du 1er juillet 2001.

L'objectif d'un quota par mouvement consiste à diminuer les pics sonores. En 2000 le niveau de bruit individuel d'avions desservant l'Aéroport de Bruxelles-National la nuit se situait à plus de 50 QC.

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.

Historique des niveaux de quotas admis la nuit :

QC maximum 20 depuis le 1er juillet 2001, 16 depuis le 1er juillet 2002, 12 depuis le 1er janvier 2003. L'Arrêté ministériel du 27 juillet 2009 (Moniteur belge du 21 août 2009, page 55.997 et 55.998) relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National adapte les niveaux des quotas acoustiques pendant la nuit et en crée pour la journée :

QC maximum 8,0 de nuit (23h/06h) , maximum 12,0 du matin (06h/07h), maximum 48,0 de jour (07h/21h) et maximum 24,0 du soir (21h/23h) depuis le 25 octobre 2009.





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 1820 Steenokkerzeel

EDITEUR RESPONSABLE

Philippe TOUWAIDE

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