

ANALYSE JURIDIQUE DU MÉMORANDUM 2024 DE BRUSSELS AIRPORT COMPANY



RÉF : 7410-P

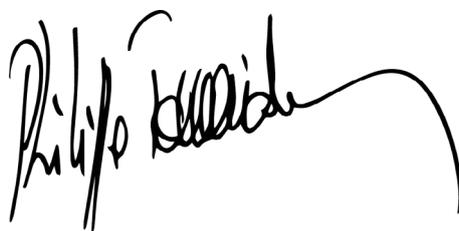
Analyse rédigée par
Philippe Touwaide
Médiateur Fédéral
Licencié en Droit Aérien

Avertissement préalable très important

Au fil des années, le CEO de Brussels Airport Company a énoncé des affirmations assez « fantaisistes » concernant une éventuelle « Vliegwet, »¹ et même ce Mémorandum contient des interprétations fautives (« *Les décisions des tribunaux limitent ou suppriment certaines routes aériennes et se contredisent entre elles car il n’y a pas de cadre juridique de référence,* » p. 14), ou même des prises de position qui ne respectent pas les lois (« *la Région bruxelloise travaille avec des normes de bruit basées sur l’immission sonore : le bruit tel qu’il est perçu au sol ... C’est pourquoi nous demandons d’utiliser l’émission de bruit, comme dans toutes les réglementations aéronautiques internationales, mais aussi dans les réglementations fédérale et flamande,* » p.15).

Un vrai Mémorandum correct ne peut pas biaiser la vérité, ni mentir ni induire en erreur.

Le jeudi 22 août 2024

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Philippe Touwaide', with a long, sweeping flourish at the end.

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 - SPF Mobilité et Transports

¹ *Propos d’Arnaud Feist : Terzake (VRT), le 24 janvier 2018 ; BX1, le 24 novembre 2020, VOKA, le 10 novembre 2023.*

1. PRÉAMBULE

Les négociateurs fédéraux et régionaux ont demandé au Service **autonome et indépendant** de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National d'analyser, sur le plan de la cohérence juridique, le document diffusé par la société commerciale privée Brussels Airport Company « **Croissance durable de Brussels Airport** » aussi dénommé « **Mémoire pour les élections et les accords de gouvernement** », daté de 2024 sans autre précision de publication.

Le Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral et Directeur du Service de Médiation analyse dès lors, au travers de cette présente étude, la légalité des 10 propositions du Mémoire et leur conformité – ou non – par rapport aux lois, arrêtés et règlements européens ; il ne s'agit donc pas d'un examen de l'opportunité de ces mesures proposées, mais uniquement de leur adéquation ou non par rapport au prescrit réglementaire.

Toute l'équipe de la Médiation est totalement neutre et indépendante, tous les membres sont domiciliés et habitent loin de l'aéroport, et n'ont aucun intérêt ni de conflits d'intérêt dans la gestion de cette problématique des nuisances sonores dues au trafic aérien de et vers Bruxelles-National. La grande expérience aéronautique du personnel de la Médiation et l'importante documentation dont dispose ce service en font une référence incontournable dans toute analyse du dossier des nuisances sonores engendrées par le trafic aérien autour de Bruxelles-National.

2. BRUXELLES-NATIONAL

Avant toute autre considération, il convient de bien faire la différence – et la nuance – entre le nom officiel du site aéroportuaire, reprenant tous les bâtiments de l'aérodrome, qui est et reste « **l'Aéroport de Bruxelles-National** » par rapport à « **Brussels Airport** » qui est la désignation commerciale de l'entreprise privée qui détient la licence aéroportuaire pour exploiter le site de Bruxelles-National.

Le Mémoire de Brussels Airport Company a donc le statut de revendication d'une société commerciale privée et n'est absolument pas un document officiel émanant d'une entreprise publique ou d'une administration publique de l'État belge. La société commerciale privée Brussels Airport Company remplit certaines missions d'un service au public au travers de la licence aéroportuaire qu'elle détient, sous réserve du respect strict des conditions fixées dans cette licence.

Cette distinction se base sur les actes officiels suivants :

8 AOÛT 1980. – Loi spéciale de réformes institutionnelles (Moniteur belge du 15/08/1980, p. 9434)

Art. 6.

§1er. Les matières visées à l'article 107quater de la Constitution sont:

X – 1er - 7° l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National;

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

Article 1er. Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par :

...

2° les activités aéronautiques : les activités exercées sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National, en rapport direct avec la navigation aérienne;

...

5° l'aéroport de Bruxelles-National : l'aire aéroportuaire comprenant les terrains transférés à B.I.A.C. par l'Etat en vertu de l'arrêté royal du 30 décembre 2001 autorisant l'Etat à vendre des biens immeubles à la société anonyme de droit public « Brussels International Airport Company » et les terrains attenants que le détenteur de la licence acquerra dans le futur ;

10 AOÛT 2009. - Arrêté royal autorisant l'Etat à vendre des biens immeubles à la société anonyme de droit privé « The Brussels Airport Company »

Article 1er. L'Etat est autorisé à vendre à la société anonyme de droit privé « The Brussels Airport Company », aux conditions du présent arrêté, les biens immeubles expropriés par l'Etat pour les besoins de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, dont la liste est arrêtée en annexe au présent arrêté.

Dès lors parler d'une « Croissance durable de Brussels Airport » doit être interprété comme le Mémoire de la société privée Brussels Airport Company (B.A.C.) à vocation économique qui souhaite développer son activité commerciale à finalité de rentabilité économique dans le cadre de la licence qu'elle détient pour exploiter le site aéroportuaire de Bruxelles-National, sur base d'un travail de lobbying en vue d'influencer certaines décisions à son égard.

Ce Mémoire est donc à prendre avec toutes les réserves indispensables comme étant formulé de la part d'une société commerciale qui souhaite assurer sa rentabilité et son business, avec parfois des débordements vers des sujets qui sont de la compétence exclusive de l'État Fédéral, et certainement une nette confusion de la part de Brussels Airport Company sur les rôles et compétences de l'État Fédéral et des Régions.

C'est un peu comme si la société française SANEF, gestionnaire de l'autoroute parisienne A.1, demandait le relèvement à 140 km/heure de la vitesse maximale sur cette autoroute, alors qu'il s'agit d'une compétence gouvernementale.

3. LA RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ENTRE L'ÉTAT FÉDÉRAL ET LES ENTITÉS FÉDÉRÉES

Le Mémoire 2024 évoque « *L'insécurité juridique et la concurrence entre les compétences des différentes entités sont néfastes* » (p. 10).

Nous ne constatons ni d'insécurité juridique ni de réglementations conflictuelles, puisque les compétences entre l'État Fédéral et les Régions sont très clairement définies par la législation et n'ont plus été modifiées depuis les lois spéciales du 8 août 1980.

La loi belge du 27 juin 1937 portant révision de la loi de 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne est la base de toute la réglementation aéronautique dont l'article 5, autorisant le Roi à réglementer la navigation aérienne et retirant cette matière de la compétence des Provinces et des communes, est l'un des articles les plus importants.

Les Régions n'ont pas de pouvoir de décret en la matière et ne pourraient agir qu'en matière de protection de l'environnement autour des aéroports. La gestion de l'espace aérien du sol à l'infini est et reste une compétence exclusive du Roi : à savoir du pouvoir exécutif fédéral.

Les mesures fédérales établissant des restrictions d'exploitation (arrêté royal du 25 septembre 2003 et arrêté ministériel du 3 mai 2004) n'ont suscité aucun recours des entités régionales ; que la compétence fédérale ne saurait être remise en question et n'est pas discutée sur ce point. Les normes environnementales régionales bruxelloises relatives au survol du territoire par des avions sont antérieures à l'octroi de la licence aéroportuaire à Brussels Airport Company ; elles ne sauraient donc être contestées et ont fait l'objet de multiples confirmations judiciaires. De ce fait, les sphères de compétence sont clairement définies par la loi et la jurisprudence et ne présentent ni conflit ni insécurité juridique.

Toutefois, la loi de réformes institutionnelles du 8 août 1980 confère aux Régions l'équipement et l'exploitation des aéroports publics à l'exception de l'Aéroport de Bruxelles-National. En outre, les exécutifs régionaux sont associés à l'élaboration des prescriptions techniques relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et publics.

En droit belge, le partage de compétences au sein des autorités belges est organisé par l'article 6, § 1, X, 1er, 7° et l'article 6, § 3, 4° et 6° ainsi que l'article 6, § 4, 3° et 4° de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, et l'article 4 § 14 de la loi du 8 août 1988.

8 AOÛT 1980. – Loi spéciale de réformes institutionnelles (Moniteur belge du 15/08/1980, p. 9434)

Art. 6.

§1er. Les matières visées à l'article 107quater de la Constitution sont:

X – 1er - 7° l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National;

§3. Une concertation associant les Gouvernements concernés et l'autorité fédérale compétente aura lieu:
4° pour les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes, des ports, des voies hydrauliques, des digues, des aéroports et des aérodromes;
6° pour le trafic aérien sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics ainsi que pour les droits y afférents – Loi du 8 août 1988, art. 4, §14);

§4. Les Gouvernements seront associés:

3° à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport;

4° à l'élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics;

8 AOÛT 1988. – Loi modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (Moniteur belge du 13/08/1988, p. 11367)

Art. 4. §14. L'article 6, §3, de la même loi, est complété comme suit:

« 4° pour les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes, des ports, des voies hydrauliques, des digues, des aéroports et des aérodromes;

En conclusion :

- Les Régions sont seules compétentes pour l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics régionaux situés sur leur territoire régional ;
- L'autorité fédérale est seule compétente pour l'équipement et l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National en vertu de la loi spéciale de réformes institutionnelles ;
- L'autorité fédérale a toutes les compétences légales en matière de réglementation aéronautique (l'évolution des aéronefs dans l'espace, procédures de vol, sécurité et sûreté) sur tous les aérodromes, mais il doit suivre la procédure d'association avec les Régions en les consultant pour avis ;
- Le contrôle et la régulation de la circulation aérienne sont régis par l'entreprise publique autonome skeyes, sur base de la loi du 21 mars 1991, dans le respect du contrat de gestion et des règlements européens ;
- Une loi uniquement fédérale ne pourrait à elle seule régler toute la situation, non seulement par ce que des compétences régionales existent quant aux niveaux de bruit à l'immission lors du survol du territoire régional mais surtout parce que les compétences de l'Union européenne n'ont fait que s'étendre en matière aéronautique ;
- La gestion de cette problématique doit tenir compte des Règlements européens directement applicables comme 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 et du Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les Règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010.

En page 10, le Mémorandum évoque la perte de parts de marché en Europe qui serait due à l'insécurité juridique et aux réglementations régionales et fédérales conflictuelles. Mais à notre avis, c'est d'abord et prioritairement la faillite de l'entreprise publique d'État chargée de la navigation aérienne Sabena, le 7 novembre 2001, qui est la principale cause de la perte de parts de marché et le fait que les autres compagnies aériennes belges se sont concentrées sur des vols charters ou à vocation principalement européenne.

Pour les destinations transatlantiques, le marché belge s'est déplacé vers d'autres aéroports européens fonctionnant selon le principe du « hub » et offrant de meilleures correspondances vers des destinations transatlantiques inexistantes au départ de Bruxelles-National.



4. ANALYSE DE « L'AVANT-PROPOS » (PAGE 3) ET « L'IMPORTANCE DE BRUSSELS AIRPORT DANS LES FAITS ET EN CHIFFRES » (PAGES 5 À 11)

- 4.1 « Avant-propos », page 3 : dans le contexte urbanistique actuel, où le tissu urbanisé ceinture totalement le domaine aéroportuaire, il est difficile de donner à Brussels Airport « les chances de croissances nécessaires ». Au contraire, le trafic doit être stabilisé à un niveau environnementalement et humainement acceptable, ce que le nouveau permis environnemental de la Région flamande a d'ailleurs fixé à un plafond annuel de 240.000 mouvements. Aucun « cadre légal stable et cohérent qui soutient le développement durable » n'est pas du tout nécessaire de ce point de vue ;
- 4.2 « Executive summary », page 5 : chacun des 10 points fera l'objet d'une analyse minutieuse aux pages suivantes ;
- 4.3 « Porte d'accès au monde », page 7 : Brussels Airport offre en fait très peu de connexions intercontinentales directes ;
- 4.4 « Artère de notre économie », page 8 : la phrase « le plus grand employeur privé de Bruxellois » est mal formulée et est fautive, car c'est à la STIB que revient ce superlatif ;
- 4.5 « Précurseur en matière de développement durable », page 9 : la phrase insinuant que « d'ici 2030 [Brussels Airport] n'émettra plus du tout de CO₂ » est fautive car elle ne concerne bien évidemment pas le trafic aérien – qui est pourtant établi au départ du domaine aéroportuaire. Cette affirmation porte à confusion : ce sont les activités à l'intérieur des bâtiments et le trafic au sol des véhicules électriques qui seront neutres en 2030. Le trafic aérien (les mouvements d'avions, les atterrissages et décollages) ne seront jamais neutres en CO₂ ; ni en 2030, ni en 2035, ni plus tard. Outre la construction du mur antibruit, imposée en 1988 mais jamais réalisée à ce jour, Brussels Airport Company doit s'engager à alimenter le fonds d'isolation et d'expropriation FANVA, créé en 2002 et aussi construire un hall couvert pour les essais de réacteurs ;
- 4.6 « Importance des possibilités de développement », page 10 : contrairement à ce que Brussels Airport Company répète inlassablement depuis des années, il n'existe AUCUNE insécurité juridique dans la législation applicable au fonctionnement du trafic aérien en Belgique ou à la gestion de l'aéronautique à Bruxelles-National. Les restrictions d'exploitation doivent être maintenues et renforcées, et il ne peut être question de continuer éternellement à remettre en cause les normes de bruit bruxelloises. Par l'article 34 de sa licence, Brussels Airport Company est tenue de respecter et faire respecter les normes de bruit bruxelloises, ce que Brussels Airport Company ne fait pas en ne cessant de critiquer ces normes (voir argumentaire détaillé infra). Les autres aéroports européens ont peut-être un cadre de développement bien plus favorable que celui de Bruxelles-National, mais ces autres aérodromes sont moins enclavés dans un tissu urbain, sont fermés (partiellement) de nuit, ont investi dans des équipements de protection environnementale ou sont éloignés des zones habitées.

5. ANALYSE JURIDIQUE DES « 10 POINTS D’ACTION POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L’AÉROPORT », TELLES QU’ÉNONCÉS À PARTIR DE LA PAGE 12 :

→ *Introduction, page 13*

La concertation entre le fédéral et le régional n’existe pas et ne dispose d’aucune base légale, le cadre légal actuel est stable et cohérent et est du ressort exclusif de l’État Fédéral. Toute régionalisation éventuelle de l’Aéronautique et du Transport Aérien impliquera que les Régions seraient les seules compétentes pour décréter des éventuelles interdictions de survol totales ou partielles de leur territoire.

→ *Point d’action 1, page 14 : « Un cadre stable et cohérent pour permettre le développement durable de Brussels Airport »*

Le Mémoire établit sans cesse une confusion entre l’exploitation du site « Bruxelles-National » avec la pérennité des conditions d’exploitation accordées à une société commerciale privée « Brussels Airport Company ».

Le cadre est légal et stable depuis les lois du 8 août 1980 et les régions sont bien les seules compétentes en matière de bruit.

Les conditions d’exploitation commerciale accordées à la société commerciale Brussels Airport Company sont définies par la Région flamande, dans le permis d’environnement du 29 mars 2024. Modifier ce cadre légal, qui est pourtant clair, impliquerait une procédure de révision de la Constitution et des lois spéciales du 8 août 1980.

Concernant une loi sur le mode d’élaboration des procédures aéronautiques, plus connue sous le nom « Vliegwet » : la réelle finalité d’une telle loi n’est pas clairement comprise par les décideurs. Le but manifeste de cette loi est de transformer les modifications de procédures d’un acte administratif en une loi, et dès lors de déplacer toute contestation juridique du Conseil d’État vers la Cour Constitutionnelle. L’idée de cette « Vliegwet » en tant que telle ne prévoit pas de schéma d’organisation des vols et des utilisations de pistes, mais l’annexe de la loi serait le point de départ à partir duquel toute modification devrait être effectuée, selon le processus décrit dans la loi. Le permis d’environnement de la Région flamande, délivré le 29 mars 2024, précise bien que le développement doit être limité et maîtrisé et ne peut s’effectuer sans limites.

→ *Point d’action 2, page 14 : « Des routes aériennes juridiquement sûres »*

Tout d’abord, il n’existe aucune « route aérienne », c’est un terme fictif utilisé par des acteurs qui ne connaissent pas bien la réalité du droit aérien et du trafic aérien. Des procédures de vol sont publiées, et il est possible d’y déroger à partir de 5.000 pieds ; d’autre part ces procédures sont indicatives (Cour d’Appel de Bruxelles, 24 janvier 1997).



La loi belge du 27 juin 1937 portant révision de la loi de 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne est la base de toute la réglementation aéronautique dont l'article 5, autorisant le Roi à réglementer la navigation aérienne et retirant cette matière de la compétence des Provinces et des communes, est l'un des articles les plus importants.

Nous n'avons remarqué aucune contradiction entre des décisions de justice : les instructions ministérielles des 15 mars 2012, 21 juin 2012 et 17 juillet 2013 qui sont la base légale des procédures aéronautiques en service depuis le 6 mars 2014 n'ont pas été annulées ou suspendues par le Conseil d'État mais bien validées (Conseil d'État, arrêt n° 238.283 du 22 mai 2017) puis confirmées par l'arrêt de la Cour d'Appel du 22 octobre 2020 et encore dernièrement par le Jugement du Tribunal de première instance du 22 décembre 2023.

Par contre, nous avons pu consulter des décisions de justice qui interdisent ou suspendent l'utilisation de certaines procédures aéronautiques-non au titre qu'elles seraient illégales-, mais au motif qu'elles génèrent de par leur utilisation des dépassements importants de normes environnementales définies :

- Arrêt de la Cour d'Appel du 17 mars 2005 ordonnant à l'État belge de mettre fin, sous peine d'astreinte, à l'usage abusif et intensif de la piste 01 à l'atterrissage ;
- Arrêt de la Cour d'Appel du 9 juin 2005 ordonnant qu'il soit mis fin aux infractions aux normes de bruit bruxelloises sur la procédure de décollage du virage « gauche court » ;
- Ordonnance du Tribunal de première instance du 31 juillet 2014 suspendant les modifications intervenues au 6 février 2014 sur les procédures de décollage dites du « double virage gauche 25R » et Route du Canal ;
- Arrêt du 19 juillet 2017 du Tribunal de première instance rendu suite l'action en cessation environnementale intentée conjointement par la Région de Bruxelles-Capitale et les communes de la Région de Bruxelles-Capitale contre l'État belge et le SPF Mobilité interdisant les infractions aux normes de bruit bruxelloises de nuit sur la trajectoire des atterrissages vers la piste 01 et la procédure du Ring, et jour et nuit sur la procédure du Canal ;
- Arrêt de la Cour d'Appel du 31 mars 2018 sur le droit de 93 familles riveraines de la piste d'atterrissage 01 à être indemnisées pour les nuisances subies et confirmant un premier jugement intervenu en avril 2011, reconnaissant les fautes de l'État pour avoir pris « des mesures manifestement déraisonnables et non justifiées en rapport avec l'utilisation intensive de la piste 01 pour les atterrissages » ;
- Jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles du 1^{er} février 2019 relatif à la requête en intervention déposée par la Région de Bruxelles-Capitale et les communes de la Région de Bruxelles-Capitale le 27 juin 2018.

La stricte exécution des décisions de justice relève simplement d'un objectif légaliste de respect des décisions du pouvoir judiciaire, lequel s'inspire du principe de loyauté fédérale, dans le souci d'assurer la sécurité juridique. Il faut donc bien faire la différence entre la légalité des procédures (seules certaines procédures du temps du Ministre Anciaux ont été suspendues par le Conseil d'État) et les effets induits des procédures au niveau environnemental (ce qui ne peut d'aucune manière mettre en doute leur légalité). Cette nuance est excessivement importante puisqu'il n'y a aucune insécurité juridique au regard de l'Arrêt n° 238.283, pris en date du 22 mai 2017 par le Conseil d'État et validant les instructions des 15 mars 2012 et 21 juin 2012 au motif qu'elles ne contiennent aucune illégalité et que les procédures aéronautiques ne sont ni un plan, ni un programme.

Il convient de signaler que la Cessation Environnementale du 30 mai 2018 dans l'affaire « Noordrand », qui ordonne la suspension environnementale des mesures mises en œuvre entre 2012 et 2014, fait l'objet d'une procédure en appel, n'est donc pas définitive et n'est pas exécutée par le Gouvernement Fédéral.

Les procédures (donc pas des « routes » car il n'existe pas de routes) aériennes ont été modifiées en :

- 1^{er} août 1972 : création du virage gauche à 1.700 pieds, CHARLIE 25R, inchangé depuis ;
- 17 janvier 1974 : création du virage gauche à 4.000 pieds, DELTA 25R, inchangé depuis ;
- 22 juillet 1974 : création de la procédure CIV rectiligne le week-end (Chabert), transférée sur la procédure du Canal en 2013 ;
- 22 janvier 2004 : création des procédures de contournement MIKE, inchangées depuis (Anciaux) ;
- 22 mars 2004 : création des procédures virage gauche court à 1.700 pieds, inchangées depuis (Anciaux) ;
- 9 janvier 2014 : éclatement des 4 procédures « Noordrand », inchangé depuis (Wathelet) ;
- 6 mars 2014 : création des procédures de décollage 07, « Leuven Rechtdoor », inchangées depuis (Wathelet).

L'auteur du Mémoire a oublié d'évoquer le critère de la sélection des pistes sur base des valeurs de composantes de vent. C'est un point essentiel dans l'organisation des vols, des procédures de vol assignées, du choix de la piste en usage et donc des zones survolées (instruction du 17 juillet 2013, la seule avec celles des 15 mars 2012 et 21 juin 2012 qui sont jugées conformes, légales, licites et qui ne violent pas les lois).

→ **Point d'action 3, page 15 : « Des réglementations et des conditions d'exploitation stables et cohérentes »**

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 Bruit » du 27 mai 1999 entré en vigueur le 1^{er} janvier 2000.

La Cour d'Appel de Bruxelles par son arrêt du 9 juin 2005 et le Conseil d'État, 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 titulaire de la licence aéroportuaire, « Brussels Airport Company », est tenu de respecter l'article 34 de sa licence aéroportuaire :

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.*



ASIANA CARGO



Art. 35. § 1er. Le titulaire fournit, sur une large base et d'une manière transparente, des informations relatives aux trajectoires suivies (entre autres sur base de l'information fournie par l'organisme de contrôle aérien) et aux nuisances occasionnées par les avions qui utilisent l'aéroport de Bruxelles-National, et ce conformément aux meilleures pratiques des aéroports de référence.

§ 2. Le titulaire contrôle et évalue les niveaux de bruit causé par les atterrissages et décollages et établit et publie chaque année des cartes de contour de bruit nocturnes et globales selon les méthodes conformes aux normes et usages internationaux convenues avec les instances compétentes.

Art. 36. Le titulaire collabore étroitement avec le Service de Médiation créé par l'arrêté royal du 15 mars 2002 quant au traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores, et met à la disposition de ce service les données dont il dispose, sous réserve de l'engagement de ce service de ne communiquer à des tiers que les données nécessaires à l'exercice de la mission qui lui est conférée par l'arrêté royal susmentionné.

Au regard de la lecture de l'arrêt du 8 septembre 2011 de la Cour européenne de Justice, il n'existe aucune incertitude juridique sur la validité des normes bruxelloises en matière de valeurs limites pour le survol aérien du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Selon la Cour, la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas sortie de ses attributions et ses normes de bruit ne sont pas des normes de produit. Par conséquent, cette Région peut très bien réglementer les normes à l'immission à ne pas dépasser lors du survol de son territoire.

En d'autres termes de comparaison : toute autoroute en Belgique est sécurisée, mais c'est son utilisation qui la rend potentiellement dangereuse. La manière de voler, de décoller ou d'atterrir varie d'une compagnie à l'autre, et c'est ainsi que certaines compagnies dépassent les normes de bruit à l'immission et pas d'autres.

A ce sujet, il convient de remarquer que les normes de bruit liées au survol n'ont jamais été fédérales et n'ont jamais existé avant le 8 août 1980. Donc un « re-fédéralisation » ne peut s'envisager pour une norme qui n'a jamais été fédérale. D'autre part, signalons également que la Région flamande a pris des arrêtés relatifs aux normes limites de bruit pour les voies de chemin de fer, les concerts en plein air, les événements publics et les salles de spectacle, mais qu'elle s'abstient toujours de prendre et de réglementer par la norme les bruits liés au survol de son territoire régional par les aéronefs.

Notons également que régulièrement les responsables de la société privée Brussels Airport Company ne cessent de confondre les normes de bruit (à l'immission ; compétence régionale) avec les niveaux de bruit (individuels pour chaque avion en fonction de son poids et de sa motorisation ; compétence fédérale).

→ **Point d'action 4, page 16 : « Politique d'aménagement du territoire pour réduire l'impact sonore »**

Les responsables de Brussels Airport Company portent une lourde responsabilité dans l'absence d'aides à l'isolation ou l'expropriation, puisqu'ils gèrent le fonds d'isolation et d'expropriation FANVA depuis 2003 et qu'ils n'ont toujours pas versé le moindre centime dans ce fonds.

La Région flamande a continué à délivrer des permis d'urbanisme et d'environnement pour du bâti neuf dans l'axe des pistes de l'Aéroport de Bruxelles-National. L'aéroport doit depuis 1988 construire à ses frais un mur antibruit complet autour du domaine aéroportuaire ainsi qu'un hall couvert pour les essais de réacteurs, avec traitement des gaz d'échappements. Ces investissements – non rentables directement – n'ont jamais été exécutés par la société privée Brussels Airport Company.

→ **Point d'action 5, page 17 : « Respect du règlement de l'Union européenne sur l'approche équilibrée »**

Ce Règlement est justement la loi européenne sur le mode d'élaboration des procédures, la fameuse loi tant demandée mais qui existe depuis 2014 au niveau européen :

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



Contrairement à ce que prétend le Mémoire de Brussels Airport Company, les restrictions liées au bruit et celles d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National (« poussées », cet adjectif figurant au point 5 de la page 17 n'est clairement pas à sa place, et « Des restrictions liées au bruit et des restrictions d'exploitation poussées » est une phrase qui ne veut strictement rien dire) ne comptent pas du tout parmi les plus strictes d'Europe. Au contraire, Bruxelles-National est un aéroport tolérant par rapport à d'autres aéroports européens.

Nous ne voyons vraiment pas en quoi des restrictions supplémentaires pour éliminer les avions anciens et bruyants auraient « de lourdes conséquences sur le fonctionnement et la croissance de l'aéroport » ; ni ne nuiraient gravement à la connectivité, à la fonction de hub logistique, à la croissance économique et à l'emploi.

Au contraire, l'emploi d'avions plus récents, moins bruyants, moins polluants et moins énergivores serait un atout pour les compagnies aériennes par une diminution très importante de leurs coûts d'utilisation.

Toutes les compagnies aériennes qui desservent Bruxelles-National sont bien informées, depuis 2009, que des restrictions supplémentaires sur les niveaux individuels de bruit des avions (les QC, une compétence fédérale) seraient prises par une diminution des QC.

Les compagnies aériennes passagers ont toutes amélioré ou renouvelé leurs types d'avions utilisés, mais les compagnies fret et cargo n'ont pas adapté leurs types d'avions utilisés de nuit ou pendant les plages horaires sensibles du matin et du soir. Il n'est pas normal en 2024 que des avions vieux de plus de 40 ans continuent à opérer sans contrôle ni restrictions principalement de nuit à Bruxelles-National.

Malgré les textes législatifs qui interdisent les décollages avec un QC de plus que 8,0 la nuit sur Bruxelles-National, des vols de nuit d'avions de type Boeing 777 Freighter avec un QC certifié de 10,7 continuent à être exploités. En 2012 et 2013, le titulaire de la licence a exercé des pressions et fourni des fausses informations sur le QC de l'opérateur AeroLogic en prétendant qu'il était proche de 8,0 selon la certification ; alors qu'il est de 10,7.

Brussels Airport Company ne tient pas compte du niveau de bruit officiel basé sur le certificat acoustique EASA de chaque avion, mais sur un système propre – illégal car non autorisé – de calcul de son niveau de bruit en fonction d'un poids réduit au décollage. Ainsi le QC de l'avion Boeing 777 Freighter est ramené à 7,7 soit juste sous la limite tolérée de nuit de 8,0.



Législation en la matière :

Les arrêtés ministériels des 3 mai 2004 et 27 juillet 2009 relatifs à la gestion des nuisances sonores à Bruxelles-National définissent et déterminent les quotas de bruit admissibles à Bruxelles-National.

La quantité de bruit par mouvement (QM) est calculée comme suit à une décimale près :

$QM = 10 [(B-85)/10]$ où la variable B représente pour tout décollage la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés d'un avion en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse maximale de décollage, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'ICAO.

Le QC est calculé selon le niveau sonore réel de l'avion tel qu'établi lors de la certification de l'avion par l'EASA.

Cette certification et la catégorisation des avions en fonction des QC s'opère conformément à l'article 3 § 1^{er} de l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National (MB 11.06.2004 page 44.008).

La limite de QC de nuit a été limitée à maximum 8,0 ; QC conformément à l'accord de Gouvernement du 19 décembre 2008, et est reprise à l'article 4 – 1° de l'arrêté ministériel du 27 juillet 2009 (MB du 21 août 2009, page 55.997).

3 MAI 2004. — Arrêté ministériel relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National

CHAPITRE II. — Calcul de la quantité de bruit par mouvement

Art. 3. § 1^{er}. *Pour les mouvements d'avions à réaction subsoniques civils, la quantité de bruit par mouvement (QM) est calculée comme suit à une décimale près : $QM=10 [(B-85)/10]$, où la variable B représente :*

1° pour tout atterrissage : le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, moins 9 EPNdB;

2° pour tout décollage : la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés d'un avion en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse maximale de décollage, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.

Le seul certificat légal au sens des réglementations (ICAO, UE,) est le certificat unique « *noise certificate* » délivré par l'autorité de tutelle compétente à chaque aéronef individuel. La seule valeur légale – et à laquelle se réfèrent les autres États systématiquement- est celle certifiée selon l'annexe 16 de l'ICAO, que l'Union Européenne a rendu directement obligatoire par voie de règlement (annexe I du règlement 748/2012 point 21.A.18, ainsi que le règlement « restrictions d'exploitation »).

L'EASA ne reconnaît donc qu'une seule valeur comme légale et certifiée, celle basée sur la MTOW (*Maximum Take Off Weight* ou poids maximal au décollage).

Les arrêtés royal du 25 septembre 2003 et ministériel du 3 mai 2004 sur les restrictions d'exploitation à l'Aéroport de Bruxelles-National en sont d'ailleurs la transposition et l'application au niveau fédéral. Or, l'article 4 § 4 de cette directive rappelle sans ambiguïté que « Les restrictions d'exploitation basées sur les performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1,

troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale. »

En résumé, ce piège de Brussels Airport Company d'adaptation des niveaux de bruit en fonction du poids effectif réel de l'avion au décollage, et non selon sa certification acoustique officielle, ne respecte pas la législation internationale sur les certifications des avions :

- Le certificat acoustique n'est pas délivré par type d'avions de façon globale mais au cas par cas puisque chaque avion peut posséder une motorisation totalement différente d'un avion de même type ;
- Le certificat acoustique est délivré individuellement pour chaque avion selon son numéro de constructeur en fonction de sa motorisation et n'est valable que pour cet avion bien précis selon son immatriculation ;
- Un seul et unique certificat est délivré par avion ;
- La législation belge et européenne précise bien que la **certification** acoustique se réalise sur base des niveaux sonores certifiés des avions ;
- Une re-certification éventuelle devrait se faire sur base d'une diminution de puissance de l'avion et non sur base d'une diminution de la charge ; la diminution de puissance entraînant de facto une diminution de la charge ;
- Un avion ne peut disposer à la fois d'un certificat spécifique valable que pour Bruxelles-National avec réduction de puissance et de charge (*Actual Take-Off Weight*) et d'un certificat général valable pour les autres aéroports ;
- La demande ne respecte pas les dispositions légales puisque le calcul de QC ne permet pas une réduction de QC en fonction du poids réel embarqué sans mesure du bruit effectivement perçu ; puisque le calcul de QC est uniquement établi sur base d'une **mesure réelle** du bruit perçu **lors de la certification** après test ;
- La Belgique ne peut déroger aux dispositions internationales ni aux prescriptions de l'annexe 16 de l'ICAO ;
- Aucun organisme n'est habilité à contrôler effectivement le poids réel des avions au décollage.

→ **Point d'action 6, page 17 : « Des conditions de concurrence loyales et équitables en Belgique »**

Le Mémoire établit une confusion réelle entre l'aéroport fédéral géré par une entreprise commerciale privée, et les aéroports régionaux.

Le Mémoire se trompe sur la terminologie, recevoir une aide d'état (fédéral) n'est pas possible pour les aéroports régionaux, donc les aéroports régionaux, qui sont régionaux, de par eux-mêmes ne bénéficient d'aucune aide de l'État Fédéral.

La gestion actuelle des aéroports régionaux est en tous points conforme au contenu des lois spéciales du 8 août 1980 ainsi qu'à l'accord de coopération du 30 novembre 1989.

→ **Point d'action 7, page 20 : « Politique stratégique en matière de mobilité, y compris la connexion essentielle au TGV »**

Une fois de plus, la société anonyme Brussels Airport Company se trompe dans son Mémoire : l'État Fédéral ne peut d'aucune manière obliger des compagnies ferroviaires privées ou publiques autonomes, à desservir la gare souterraine de Bruxelles-National. Que ce soit Eurostar, DB ou d'autres opérateurs, ces compagnies ferroviaires déterminent d'elles-mêmes en fonction de la loi commerciale de l'offre et de la demande, s'il est utile de faire un détour par Bruxelles-National.

Questionnées à plusieurs reprises, ces compagnies ont répondu qu'il n'existait pas de demande réelle des voyageurs, et que passer par Bruxelles-National à vitesse modérée était un détour, une perte de temps et n'avait aucun intérêt.

Le récent permis d'environnement que la Flandre a accordé le 29 mars 2024 à Brussels Airport Company prévoit le paiement par cet exploitant privé de l'Aéroport de Bruxelles-National, d'un montant de 10 millions d'euros par an au gestionnaire du réseau Infrabel, « aussi longtemps qu'un supplément Diabolo sera appliqué ». Une redevance justifiée par le fait que cet argent permettrait de réduire le montant du supplément actuellement payé à la SNCB par les voyageurs qui se rendent en train à l'aéroport et d'inciter dès lors les passagers à privilégier le train pour se rendre vers Bruxelles-National.

→ **Point d'action 8, page 22 : « Soutien à une transition énergétique durable dans le secteur de l'aviation et procédures de vol efficaces »**

La sécurité aérienne maximale est garantie lors des utilisations de schémas de pistes qui sont indépendantes et parallèles, soit les pistes 25 dans le sens vers l'Ouest ou les pistes 07 dans le sens vers l'Est. Seule l'utilisation maximale des pistes parallèles et indépendants 25R/25L permet de garantir la capacité opérationnelle horaire minimale de 74 mouvements par heure qui est imposée par 2 arrêtés royaux, la licence de Brussels Airport Company et le contrat de gestion de skeyes.

La configuration de pistes croisées 01/07 d'une part diminue fortement la capacité horaire des mouvements d'avions à Bruxelles-National, mais engendre des retards du fait d'un croisement au sol des mouvements d'avions : les atterrissages ayant toujours priorité sur les décollages.

Des schémas de pistes croisées ne sont pas recommandés au niveau de la sécurité aérienne maximale.

L'efficacité environnementale des procédures de vol sera optimisée seulement avec la publication pour toutes les pistes de procédures RNAV/PBN/RNP identiques ce qui permettra des approches en descente continue (CDO, *Continuous Descent Operations*) dans le meilleur axe de piste sans remise de gaz.



→ **Point d'action 9, page 24** : « **Personnel et moyens suffisants pour les services publics de l'aéroport, en particulier la police fédérale** »

Pas de commentaires.

→ **Point d'action 10, page 26** : « **Garantie d'une capacité de piste suffisante dans toutes les conditions météorologiques** »

Curieusement Brussels Airport Company reste dans le flou artistique sur la description des pistes qui doivent être utilisées, ne les nomme pas et n'indique pas clairement les nouvelles technologies qui seraient implémentées.

De ce fait, la clarté absolue s'impose car l'exposé de Brussels Airport Company est assez flou et imprécis :

- Seule l'utilisation maximale des pistes parallèles et indépendantes 25R/25L (ou dans l'autre sens 07L/07R) permet d'assurer et de garantir la capacité opérationnelle imposée de 74 mouvements d'avions par heure ;
- Le schéma alternatif 01/07R fait tomber cette capacité avec une diminution de 32 % de capacité ;
- L'adaptation des pistes en mode alternatif ne peut se faire que par la publication de procédures de guidage satellitaire RNP pour les pistes 07R et 07L comme imposé par le « **RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1048 DE LA COMMISSION du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances** », lequel devait être pleinement exécuté en Belgique pour le 25 janvier 2024 au plus tard.

Remarquons quelques erreurs d'aéronautique dans ce paragraphe :

- L'État Fédéral n'autorise pas skeyes à implémenter mais l'État implémente lui-même et l'impose à skeyes ;
- La publication d'une procédure ne nécessite aucune technologie ;
- Les pistes 25R/25L ne sont pas utilisées avec du vent Sud, mais bien la piste 19 ;
- Le mode alternatif concerne aussi le vent qui souffle du Sud ;
- Le mode alternatif impose surtout des files d'attente pour les décollages et pas pour les atterrissages.

Il convient de rappeler les textes légaux déterminant les charges qui incombent au titulaire de la licence aéroportuaire (B.I.A.C. devenue B.A.C.) :

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. 3. La licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National est octroyée à B.I.A.C.

Section II. – Conditions d'exploitation

Art. 4. Le titulaire assure à l'aéroport de Bruxelles-National :

1° les opérations d'atterrissage, de mouvement au sol, de stationnement et de décollage des aéronefs pour passagers et pour fret;

4° l'inspection aéroportuaire et le maintien de la sécurité et de la sûreté au sol, à l'exclusion des tâches de police générale et d'inspection aéronautique, ainsi que des tâches militaires.

5° la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement et la mise à disposition des installations aéroportuaires en ce compris les parkings pour véhicules, les voies d'accès, les pistes et les aprons.

Art. 5. L'aéroport de Bruxelles-National est exploité et développé harmonieusement, en veillant :

1° à une capacité suffisante;

2° à une qualité conforme aux normes et usages nationaux et internationaux, notamment en ce qui concerne la sécurité et l'environnement, et comparable à celles des aéroports de référence; et

3° aux intérêts de ses usagers et passagers.

Section III. – Obligations du titulaire

Art. 7. Conformément à l'article 30 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, le titulaire doit :

1° entretenir et développer les installations aéroportuaires dans des conditions économiquement acceptables de manière à assurer la sécurité et la sûreté des personnes et des installations aéroportuaires, la certification continue des installations aéroportuaires, une capacité suffisante, compte tenu du développement de la demande et du rôle international de l'aéroport de Bruxelles-National, et un haut niveau de qualité;

12° exécuter le programme d'isolation imposé par le Roi.



6. LES MANQUEMENTS DE BRUSSELS AIRPORT COMPANY

Le titulaire de la licence n'a pas investi dans le développement des infrastructures aéroportuaires. Il aurait été judicieux de construire une voie de circulation au sol vers la piste 25L afin de pouvoir effectuer des opérations de décollage indépendantes et parallèles, ou de mieux équiper la piste 25L.

De même, le hall d'essai des réacteurs promis depuis 1988 n'a toujours pas été construit ; pas plus que le mur anti-bruit qui devait entourer tout le site aéroportuaire.

La société Brussels Airport Company prétend faussement, et donc à tort, que son activité sera neutre en CO₂ pour 2030 ; ce qui est un énorme mensonge. Le trafic aérien ne sera jamais neutre en CO₂, les avions continueront à polluer, à émettre des particules d'imbrûlés et de rejets et resteront toujours bruyants.

Les équipements supplémentaires de sécurité RESA et EMAS n'ont toujours pas été réalisés au bout de la piste de décollage 19, alors qu'il s'agit d'une recommandation expresse du rapport AAIU-2008-13 publié le 10 juillet 2009 suite au crash d'un Boeing 747 cargo de Kalitta en bout de piste 19 le dimanche 25 mai 2008.

Les tracés radar complets jusqu'à 9.000 pieds ne sont pas publiés et ne sont pas disponibles, ce qui ne permet pas d'obtenir une vue complète de la situation des survols autour de Bruxelles-National.

La communication de Brussels Airport Company est trop souvent fautive, incomplète, erronée, imprécise ou carrément manquante, ce qui irrite à la fois les voyageurs et passagers mais aussi toute la communauté qui s'est établie autour de Bruxelles-National.

Enfin, le fonds d'isolation et d'expropriation FANVA, pourtant géré par Brussels Airport Company depuis 2003, n'a toujours pas été alimenté ; rappelons que l'État belge a été condamné en 2011, 2018, 2020 et 2023 pour faute en ayant déplacé des atterrissages vers la piste 01 sans plan d'accompagnement d'isolation ou d'expropriation préalable. Le fonds d'isolation et d'expropriation existe, est géré par Brussels Airport Company, mais n'a jamais reçu le moindre versement de centime d'euro.

7. CONCLUSIONS

- Sur certains points, les propositions contenues dans le Mémorandum de Brussels Airport Company sont contraires à la législation et à la Constitution et ne respectent pas la séparation des pouvoirs entre le Fédéral et les Régions ;
- Ce Mémorandum demande des modifications de compétences entre le Fédéral et les entités fédérées, ce qui nécessiterait dès lors une révision constitutionnelle et une adaptation des lois spéciales ;
- Ce Mémorandum appelle à ne pas respecter les normes de bruit bruxelloises, alors que l'article 34 de la licence de Brussels Airport Company impose sans exceptions à cette société de « respecter et faire respecter les normes de bruit bruxelloises » ; ce que l'aéroport reste toujours en défaut d'appliquer ;
- Ce Mémorandum contient assez bien d'erreurs, ce qui est difficilement acceptable ;
- Ce Mémorandum n'est pas un catalogue de bonnes intentions, puisque Brussels Airport Company ne s'engage strictement à rien, mais ressemble plus à une demande d'avoir « carte blanche » pour tout se permettre dans la gestion du trafic aéroportuaire sans jamais ne devoir rendre de comptes à aucune autorité que ce soit. Ce n'est pas correct : toute activité doit être régulée et contrôlée. L'organisation du trafic et la gestion du domaine aéroportuaire de Bruxelles-National par la société commerciale privée Brussels Airport Company ne peuvent s'exercer sans aucun contrôle strict du respect des lois et des législations européennes ;
- Ce Mémorandum n'est ni équitable ni respectable ; il est unilatéral sans démontrer la moindre volonté réelle de Brussels Airport Company de modifier son comportement pour veiller à un meilleur respect de l'environnement et de la communauté qui vit et habite autour de Bruxelles-National.

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 - SPF Mobilité et Transports

Avertissement : Cette analyse n'a aucune valeur juridique ni décisionnelle et n'est qu'informelle dans le seul but de résumer l'évolution du dossier des nuisances sonores autour de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Les faits et propositions résumés tout au long de ce document ne constituent PAS une prise de position ou une opinion arrêtée.

Cette analyse 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 2 : le Service de Médiation est fonctionnellement indépendant ;

Article 3 : le Service de Médiation mène ses missions en toute indépendance ;

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.



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



 airportmediation.be  +32 2 206 28 21

 info@airportmediation.be

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Arrêté Royal du 15 Mars 2002

Site de skeyes - Local S.1.3.08

Chaussée de Tervueren 303 - 1820 Steenokkerzeel