

I HAVE A DREAM



RÉF : 7412-P

Solutions sérieuses au survol

Atteindre l'équilibre entre économie, santé et environnement

Réflexion rédigée par
Philippe TOUWAIDE

« I have a dream »

J'ai un rêve : celui que tout le monde se mette autour d'une table, calmement, sans fausses informations, sans pièges et que tous ensemble on s'accorde pour une solution sérieuse et définitive à la question du survol des avions autour de Bruxelles-National, que l'on atteigne l'équilibre entre toutes les revendications et tous les aspects qui comptent.

Que seule l'économie ne compte plus uniquement, mais aussi la santé et l'environnement pour protéger les personnes survolées.

Que nous devenions raisonnables, en respectant le droit et les lois, et qu'on arrive – enfin – à un accord définitif qui ramène le calme et la sérénité.

Que les attaques et la diffamation cessent, que le dialogue se renoue et que cet équilibre soit atteint au profit de tous.

Que chacun trouve dans cette solution une garantie d'apaisement, et que l'on apprenne à revivre et à se parler, car de toute façon l'avion silencieux et non bruyant n'existe pas.

Que chacun puisse se consacrer à d'autres choses, à sa famille, à ses proches, à se divertir et à profiter du temps libre, en bénéficiant d'un environnement sain et de nuits non perturbées, une solution réaliste qui puisse atteindre un objectif de compromis entre toutes les parties.

Non le dossier du survol n'est pas un sujet difficile.

Non le dossier du survol n'est pas insurmontable.

C'est un sujet sensible, sournois mais surtout subtil.

Des solutions équilibrées existent, les voici !

Le samedi 14 septembre 2024



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 du Gouvernement Fédéral - SPF Mobilité et Transports

1. JUGEMENTS

Tous les jugements exécutoires sont intégralement appliqués sans aucune restriction, un État de droit ne vit pas éternellement sur base d’astreintes et d’indemnités à payer.

2. UTILISATION DES PISTES

- Les pistes 25R/L sont préférentielles (PRS) pour des motifs de capacité (conformément à 2 arrêtés royaux) ;
- Pistes 01 NORD, 07 EST et 19 SUD sont les exceptions uniquement en cas des normes de vent dépassées sur les pistes 25R/L (principe élémentaire de voler face au vent en *most suitable runway*).

3. NORMES DE VENT

- Les pistes 25R/L sont utilisées tant que les composantes de vent ne dépassent pas la limite de 7 nœuds effectifs en vitesse moyenne, à partir de 5 nœuds en plus de cette vitesse moyenne pour les petites rafales, un vent qui souffle en rafales au-delà de 10 nœuds implique un changement de piste ;
- Pas d’anticipation ;
- Utilisation de la météo effective, ni estimation ni prévision ;
- Retour immédiat au PRS (pistes 25R/L) dès que le vent le permet.

4. RÉPARTITION ÉQUITABLE

- Décollages de la piste 25R selon le principe feuille d’érable 2/5-1/5-2/5 :
 - Bloc NORD : NICKY, HELEN, DENUT et CIV*, virage droite ;
 - Bloc CENTRE : KILO + 136 MTOW, CIV* nuit et week-end ;
 - Bloc SUD : PITES, ROUSY, SOPOK, LNO et SPI uniquement – 136 MTOW, virage gauche.
- Pas de dispersion : ni par les corridors, ni par les flux, ni par les pistes – principe fautif tel que jugé par cours et tribunaux.

* (CIV* : utilisation différente entre Ring en journée la semaine et de nuit avec QC supérieur à 4,0, Canal de nuit avec QC inférieur à 4,0 et le week-end)

5. FLUX PISTES NON PRÉFÉRENTIELLES : RÉPARTITION ÉQUITABLE 50/50

Décollages piste 01 :

- Bloc NORD : NICKY, HELEN, DENUT et CIV, virage gauche ;
- Bloc SUD : PITES, ROUSY, SOPOK, LNO et SPI, virage droite.

Décollages pistes 07 :

- Bloc NORD : NICKY, HELEN, DENUT et CIV, virage gauche ;
- Bloc SUD : PITES, ROUSY, SOPOK, LNO et SPI, virage droite.

Décollages piste 19 :

- Bloc NORD : NICKY, HELEN, DENUT et CIV, virage droite ;
- Bloc SUD : PITES, ROUSY, SOPOK, LNO et SPI, virage gauche.

6. ATERRISSAGES

- Publications identiques pour toutes les pistes : RNP, CDO, alignement à 3.000 pieds, pente de descente de 3.0° ;
- Vols militaires respectent les altitudes et approches civiles ;
- Pas de raccourcis ou d'interceptions rapides ;
- Les procédures d'approche publiées sont à respecter.



7. PROCÉDURES DÉCOLLAGES

- Décollage du seuil de piste ;
- Poussée maximale sur le domaine aéroportuaire ;
- Pas de raccourcis sous 5.000 pieds ;
- Respect des NADP, des taux de montée et des altitudes de virage ;
- Éclater les flux au maximum après le 1^{er} virage ;
- Pas de concentration ni de détour autour d'Huldenberg ;
- Procédure directe vers balise finale ou point de sortie, sauf CIV en 25R par le Ring pour respecter l'équilibre ;
- Pas de dispersion par les flux et corridors ;
- Respect strict des zones d'interdiction de survol EBR (*Europe Belgium Restricted*).

8. DGTA ET RESPECT DES PROCÉDURES

- Contrôle strict par la DGTA ;
- Respect de toute la législation et réglementation aéronautique belge, européenne et internationale ;
- Contrôle des QC et du MTOW ;
- Respect des plafonds fixés annuellement.

9. SKEYES

- Publication des instructions ministérielles ;
- Publication des procédures aéronautiques (AIP) ;
- Réflexion sur les adaptations à réaliser ;
- Exécution des instructions ministérielles ;
- Transmission des tracés radars jusqu'à 9.000 pieds.

10. L'EXPLOITANT COMMERCIAL DE L'AÉROPORT « B.A.C. »

- Dialogue bilingue avec toute la communauté ;
- Communication non triomphaliste avec empathie ;
- Informations fiables et correctes à publier ;
- Cesser la confusion de nom, l'aéroport se nomme Bruxelles-National ;
- Engagement de construire à ses frais :
 - Mur anti-bruit complet
 - Hall couvert pour les essais de réacteurs ;
- Alimentation et financement de la politique d'isolation ou de rachat via le fonds FANVA ;
- Fournit loyalement toutes les informations aux Ministre, skeyes, la DGTA et le Service de Médiation ;
- Transmission des tracés radar jusqu'à 9.000 pieds ;

- Pas de réalisation d'un terminal low-cost ;
- Respect strict et loyal de sa licence aéroportuaire, surtout les articles 31, 34 et 36 ;
- B.A.C. respecte et fait respecter les normes de bruit bruxelloises.

11. LE SERVICE DE MÉDIATION

- Publication des schémas effectifs de vol ;
- Diffusion de l'information sur les pistes utilisées ;
- Réponse à toutes les demandes et questions ;
- Historique des procédures et des évolutions ;
- Réflexion sur les adaptations à réaliser ;
- Transparence totale de tous les processus décisionnels ;
- Dialogue autonome et indépendant avec tout le monde.

12. NIVEAUX DE BRUIT INDIVIDUELS DES AVIONS

- Compétence fédérale exclusive (loi du 8 août 1980) ;
- À revoir par diminution des niveaux fixés en 2009 ;
- Elimination progressive des avions cargos anciens, bruyants et polluants.

13. NORMES DE BRUIT

- Compétence régionale exclusive (loi du 8 août 1980) ;
- Respect des normes fixées au sol, à l'immission, selon les limites fixées de jour comme de nuit par décret et validées par les cours et tribunaux.

14. PLAFOND DES VOLS ANNUELS

- 240.000 selon le permis régional de 2024 ;
- Maximum 16.000 créneaux de nuit (définition qui devrait être plus facilement contrôlée en devenant « maximum 16.000 vols de nuit »).

15. CARTOGRAPHIE

- Promise depuis 2003 mais jamais réalisée ;
- Compléter la cartographie du Service de Médiation de 2023 ;
- À réaliser par le Fédéral afin d'objectiver la situation ;
- Qui est survolé, comment, à quel moment, par quel trafic, avec quel type de trafic, à quels niveaux et avec quelles pointes réelles de bruit ?

16. HEURES D'EXPLOITATION

- Nuit européenne de minimum 8 heures consécutives ;
- Adaptation de la plage de nuit (22h00 – 07h00 ou 23h00 – 07h00).

17. SONOMÈTRES

- Collaboration entre les Régions qui détiennent cette compétence exclusive ;
- Extension concrète sous les corridors réels ;
- Équivalence pour Bruxelles-National du système DIAPASON des aéroports wallons.

18. LOI SUR LES PROCÉDURES

- Absolument pas nécessaire, la législation européenne est la loi européenne sur les procédures ;
- Si volonté malgré tout, uniquement pour tous les aéroports de Belgique ;
- Les procédures aéronautiques ne sont ni un Plan ni un Programme (arrêt du Conseil d'État de mai 2017) ;
- Aucune étude d'incidence ni de consultation du public ne sont imposées dans l'élaboration des procédures aéronautiques (loi de 2006 et arrêt du Conseil d'État de mai 2017).





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