ÉTAT DES LIEUX

2024

airportmediation

Rédigé par Philippe Touwaide et son équipe

RÉF : 7398-P

La question du survol et de l'organisation du trafic aérien autour de Bruxelles-National n'est pas du tout un dossier complexe, il suffit de disposer de la bonne documentation et d'informations complètes.

Nous présentons en un seul document, de façon autonome, transparente, indépendante, neutre, impartiale et sans aucun conflit d'intérêt, toutes les données chiffrées, historiques et détaillées des principaux éléments qui permettent d'avoir une vision exhaustive de la question.

Bien comprendre la situation, collecter les bonnes données, consulter des relevés exacts, officiels et fiables constitue la seule et unique manière d'aborder ce sujet de façon correcte et sans parti pris.

Nous sommes et restons le seul acteur à publier tous ces chiffres et faits historiques, tout comme nous avons collecté au cours des années un nombre incroyable de décisions, de statistiques et d'instructions qui nous permettent de conforter toutes nos analyses et relevés chiffrés.

Le jeudi 29 février 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 Aérien du Gouvernement Fédéral - SPF Mobilité et Transports

TABLE DES MATIÈRES

1. LES PROCÉDURES À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL 1

1.1 Survol de Bruxelles 1

1.2 Sites aéroportuaires de Bruxelles 1

1.3 Pistes de Bruxelles-National 2

1.3.1 Piste 25R/07L 3

1.3.2 Piste 25L/07R 3

1.3.3 Piste 01/19 4

1.3.4 Piste 12/30 (piste détruite) 5

2. LES PROCÉDURES DE VOLS À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL 6

2.1 Les procédures d'approche et d'atterrissage 9

2.1.1 Approche à vue 10

2.1.2 Les aides aux instruments 10

2.1.3 Les aides à l'atterrissages : procédure IFR 10

2.1.4 L'ILS (Instrument Landing System) 11

2.1.5 Atterrissage par faible visibilité 13

2.1.6 Navigation basée sur les performances, le concept PBN 13

2.1.7 Les procédures d'approche et d'atterrissage PBN 15

2.2 Procédures de décollage 15

2.2.1 Les procédures de décollage (SID) 15

2.2.2 NADP : les procédures antibruit de montée au départ recommandées par l'ICAO – Noise Abatement Departure Procedures 16

2.3 Valeur du contenu des informations reprises dans les AIP 18

2.4 Adaptations des procédures suite aux déclinaisons magnétiques 18

2.5 Points des accords déjà exécutés 19

2.5.1 Modifications des procédures aéronautiques et dates de mises en œuvre 19

2.6 Les instructions ministérielles 22

2.7 Succession des ministres en charge du dossier aéroportuaire 23

2.8 Succession de décisions politiques 24

2.9 Principales modifications dans les procédures aériennes 24

2.10 Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques 28

2.11 Loi sur l'Autorité de Contrôle 29

2.12 Jurisprudence 29

2.13 Organisation des vols de nuit depuis 1988 31

2.14 Définition de l'ICAO des normes de vent 33

2.15 Normes de vent 35

2.15.1 Evolution des valeurs des composantes 35

2.15.2 Jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles du 22 décembre 2023, Article 159 de la Constitution belge 40

2.16 Base juridique des dispositions en matière de normes de vent et de sélection des pistes en Belgique 42

2.17 Le système du « Quota Count » la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National 45
2.17.1 Avions interdits la nuit (de 23h00 à 05h59) à l'Aéroport de Bruxelles-National 47
2.17.2 Avions interdits le matin (de 06h00 à 07h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National 47
2.17.3 Avions interdits le jour (de 07h00 à 21h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National 47
2.17.4 Avions interdits le soir (de 21h00 à 23h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National 47
2.18 Les types d'avions 52
2.19 Cartographie ou cadastre du bruit 52
2.20 Études de sécurité 53
2.21 Traînée de condensation ou contrails 54
2.22 Fonds pour l'atténuation des nuisances dans le voisinage de l'Aéroport de Bruxelles-National – FANVA 54
2.22.1 Création 54
2.22.2 Financement 55
2.22.3 Suppression 56
2.22.4 Questions parlementaires 56
2.23 Le principe de la dispersion sans mesure préalable d'accompagnement constitue une faute et donc est interdit par décision de justice 56
2.24 Capacité opérationnelle des pistes 57
2.25 Trafic aérien: nos principaux lieux d'observation 58

3. CARTES ET SCHÉMAS DES COMMUNES SURVOLÉES 59
3.1 Cartes des utilisations préférentielles 61
3.2 Cartes des utilisations alternatives non-préférentielles 62
3.3 Tableau actuel horaire du PRS – Preferential Runway System 65
3.4 Trafic aérien : statistiques 65
3.4.1 Vols de nuit 65
3.4.2 Evolution du nombre total annuel de mouvements d'avions 68
3.4.3 Evolution du nombre annuel de passagers 68
3.4.4 Evolution du tonnage annuel du trafic de fret 69
3.4.5 Utilisation des pistes 69
3.4.6 Evolution annuelle de l'utilisation des pistes de 1995 à 2023 76
3.4.7 Répartition mensuelle de l'utilisation des pistes en 2023 84
3.4.8 Les roses de vent mensuelles en 2023 89
3.5 Répartition par procédure aéronautique SID des décollages depuis les pistes 25R/L 91
3.6 Répartition du trafic aérien zone par zone autour de Bruxelles-National en 2023 93
3.7 Répartition du trafic aérien par piste en 2023 94

1. LES PROCÉDURES À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

1.1 Survol de Bruxelles

- 25 octobre 1918 : premier vol d'avion en Belgique ;
- 25 juin 1909 : premier survol du territoire de Bruxelles par un dirigeable, au-dessus des communes d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort ;
- 10 juillet 1910 : premier survol du territoire de Bruxelles par un avion autour du Cinquantenaire.

1.2 Sites aéroportuaires de Bruxelles

Remarque préalable :

Alors que les vents soufflent majoritairement à Bruxelles du secteur Ouest, parfois dénommé Gulfstream, les sites aéroportuaires se sont toujours installés à l'Est de Bruxelles, nécessitant le survol de Bruxelles au décollage face aux vents dominants.

Les principales étapes de l'implantation de sites aéroportuaires autour de Bruxelles :

- **23 juillet 1910 au 4 août 1910 :** meeting d'aviation à Stockel, dans le cadre de l'Exposition Universelle de 1910 se tenant sur la plaine du Solbosch ;
- **1910 à 1914 :** utilisation d'une plaine d'aviation à Stockel, futur hippodrome de Stockel ;
- **4 août 1914 :** invasion de la Belgique par les troupes allemandes qui à la recherche d'un terrain pour construire un hangar à zeppelins jettent leur dévolu sur un terrain situé sur les communes d'Evere et Haren, utilisation de ce site comme 1er aérodrome de Bruxelles ;
- **19 janvier 1919 :** liaison postale régulière entre Bruxelles et Paris depuis un aérodrome sis à Berchem-Sainte-Agathe ;
- **12 février 1919 :** première liaison commerciale Bruxelles-Paris depuis l'aérodrome d'Evere- Haren ;
- **1er mars 1919 :** création de la 1ère compagnie aérienne belge : la SNETA ;
- **22 mars 1919 :** inauguration de la première ligne aérienne régulière de transports de passagers entre Bruxelles et Londres ; la partie militaire du champ d'aviation est implantée essentiellement sur le territoire de la commune d'Evere, tandis que la partie civile est située entièrement sur le territoire d'Haren ;
- **23 mai 1923 :** transformation de la SNETA en SABENA ;
- **29 septembre 1929 :** mise en service du nouveau terminal aéroportuaire à Haren avec plate-forme en béton ;
- **10 mai 1940 :** les troupes allemandes envahissent la Belgique et prennent possession du champ d'aviation d'Haren dans le but d'y diriger des bombardements sur Londres ;
- **1943 :** la Luftwaffe dispose déjà de 3 pistes de décollage en béton sur le Fliegerhorst Melsbroek non loin de l'aéroport de réserve de l'armée belge à Steenokkerzeel ;
- **20 novembre 1946 :** création de la Régie des Voies Aériennes (RVA) ;
- **20 juillet 1948 :** inauguration de l'aéroport civil de Melsbroek ;
- **1er août 1953 :** inauguration de l'Héliport de l'Allée Verte avec premiers vols commerciaux en hélicoptères Sikorsky S-55 de la SABENA ;

airportmediation
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

- **15 mai 1955** : inauguration de la liaison ferroviaire entre la Gare Centrale de Bruxelles et Melsbroek ;
- **30 mai 1958** : inauguration du nouvel Aéroport de Bruxelles-National à Zaventem ;
- **1 avril 1967** : fin des liaisons européennes en hélicoptères de la SABENA ;
- **2 juillet 1970** : atterrissage du premier avion gros-porteur ;
- **25 juin 1973** : mise en service du terminal satellite ;
- **12 décembre 1994** : inauguration du nouveau terminal passagers ;
- **16 mai 2002** : inauguration de la nouvelle jetée A pour les vols Schengen ;
- **24 mars 2015** : inauguration du Connector.

1.3 Pistes de Bruxelles-National

Le schéma des 3 pistes actuelles est le suivant :

Piste 25R – Droite (orientée à 245° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse **07L - Gauche** (orientée à 065° vers Louvain). Cette piste a une longueur de 3.638 mètres, et c'est la piste parallèle à la chaussée de Haacht qui est utilisée dans le sens Est vers l'Ouest (25R) pour les décollages et les atterrissages, et dans le sens Ouest vers l'Est (07L) uniquement pour certains décollages d'avions gros-porteurs ou vers la balise de Nicky. Elle forme la barre supérieure du « Z ».

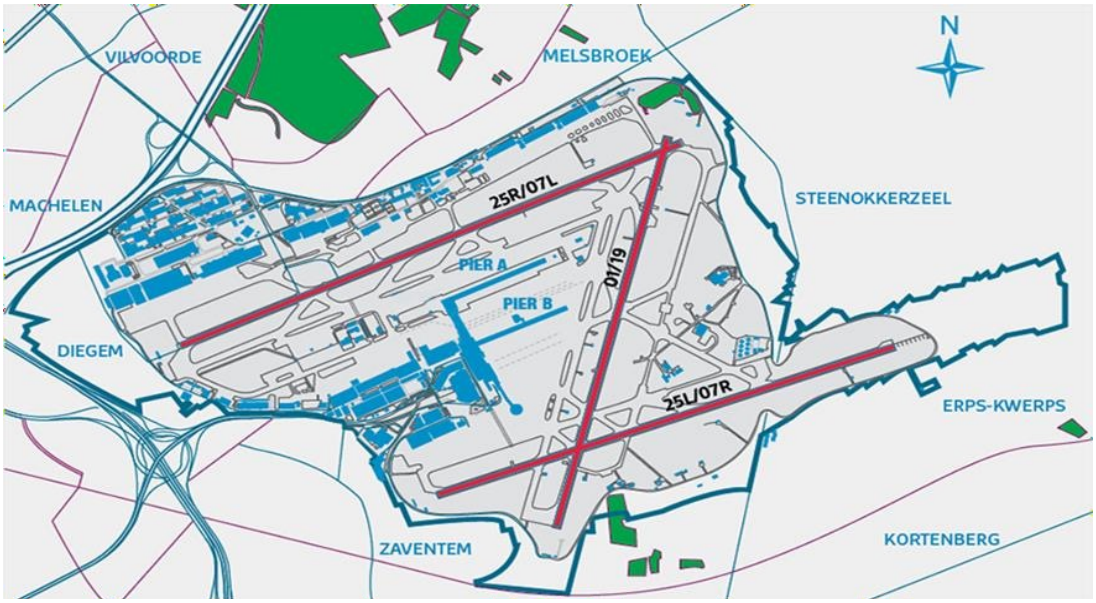


Schéma des pistes actuelles de Bruxelles-National

- **Piste 25L – Gauche** (orientée à 249° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse **07R – Droite,** (orientée à 069° vers Louvain) parallèle à la première, mais distante de +/- 2 kilomètres. Elle a une longueur de 3.211 mètres, elle part de Kortenberg vers Zaventem-Centre en passant au-dessus de la chaussée de Waterloo. Elle est utilisée pour des atterrissages depuis l'Est vers l'Ouest (25L) pour les avions en provenance de Leuven et Erps-Kwerps ou parfois pour des décollages vers Zaventem, mais aussi pour tous les décollages d'Ouest vers l'Est (07R). Elle forme la barre inférieure du « Z ».

airportmediation
airportmediation.be +32 2 206 28 21
info@airportmediation.be

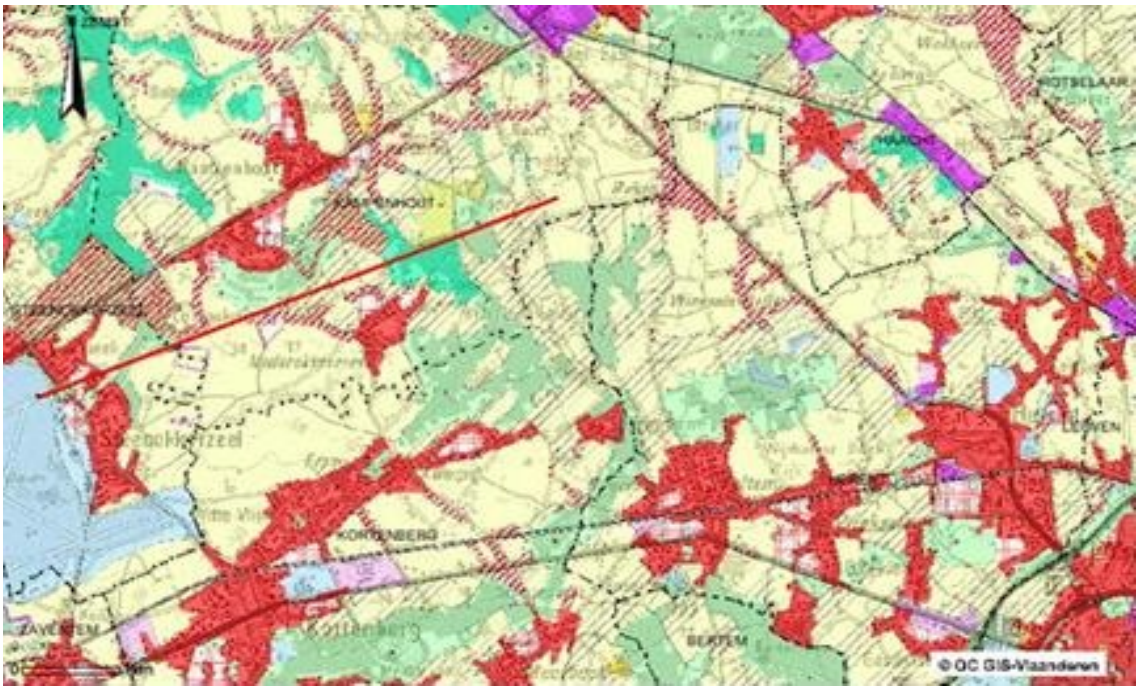
Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Arrêté Royal du 15 Mars 2002
Site de skeyes - Local S.1.3.08
Chaussée de Tervueren 303 - 1820 Steenokkerzeel

- **Piste 01** (orientée à 014° du Sud vers le Nord) ou en sens inverse 19 (orientée à 194° dans le sens du Nord vers le Sud), est courte de 2.984 mètres et en pente. C'est la piste diagonale du « Z », qui part de Melsbroek vers Sterrebeek. Elle est utilisée pour les atterrissages et décollages dans le sens Sud-Nord (01), souvent par fort vent de Nord ou de Nord-Est ; elle est mise en service en décollage dans le sens Nord-Sud (19) vers Sterrebeek et Wezembeek- Oppem.

1.3.1 Piste 25R/07L

La toute première piste, 07/25, fut construite à Melsbroek 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.

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. Cette piste a été renommée 07L/25R le 17 janvier 1974 suite à la déclinaison magnétique, cette piste est actuellement orientée à 065°.



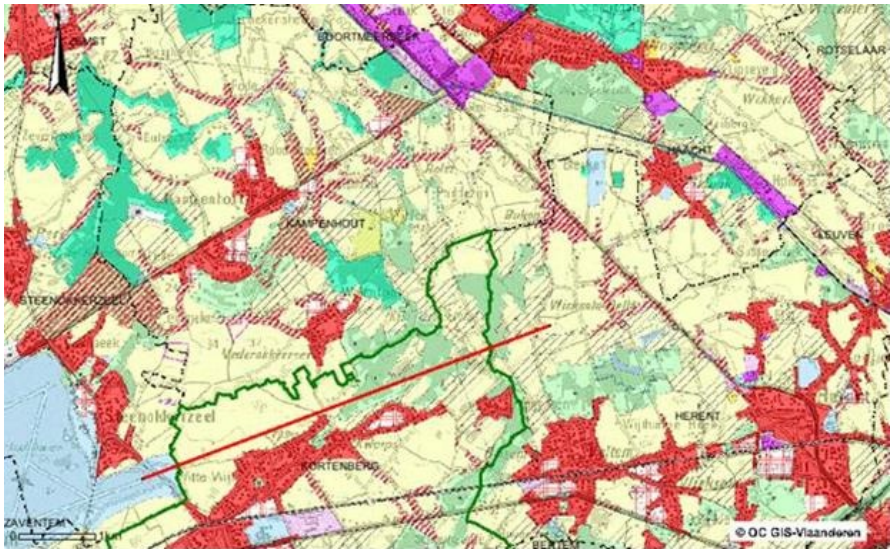
Zone non aedificandi autour de l'axe de la piste 07L/25R (Steenokkerzeel)

1.3.2 Piste 25L/07R

La 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 et a une largeur de 45 mètres. Cette piste a été renommée 07R/25L en 1974 suite à la déclinaison magnétique, et la piste est actuellement orientée à 069°.

airportmediation
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



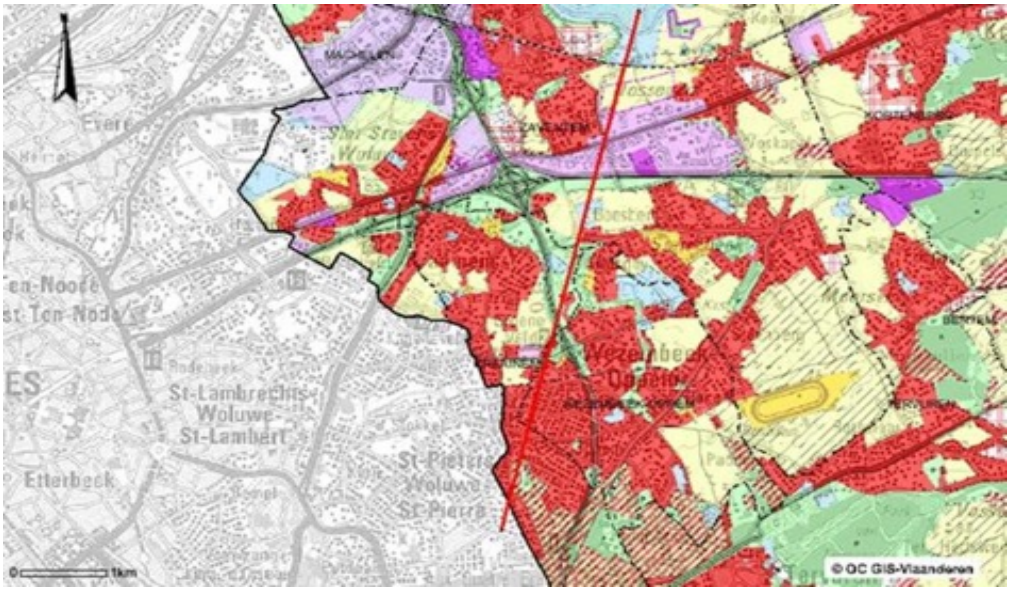
Zone non aedificandi autour de l'axe de la piste 07R/25L (Kortenberg)

1.3.3 Piste 01/19

La piste diagonale Nord/Sud, 02/20, fut construite à Melsbroek en 1940 par l'occupant allemand sur une longueur de 1.510 mètres, cette piste fut agrandie à ses extrémités entre mars 1947 et mai 1948. Entre le 10 décembre 1956 et le 20 mai 1958, elle fut prolongée vers le sud impliquant le déplacement de la ligne ferroviaire Bruxelles-Louvain.

Les travaux d'extension de la piste 02/20 ont été financés par l'OTAN, en pleine période de Guerre Froide, ce qui expliquerait que cette piste pourrait être détruite par sabotage en cas de conflit armé, de par la présence de cavités situées sous la piste et pouvant contenir des explosifs.

La piste 02/20 est renommée 01/19 le 19 septembre 2013 suite à la déclinaison magnétique et est actuellement orientée à 014° vers le Nord et 194° vers le Sud. Cette piste 01/19 est longue de 2.987 mètres, large de 50 mètres et présente une différence d'altitude de 23,485 mètres entre son extrémité Nord à 107 pieds et son extrémité Sud à 184 pieds.



Zone non aedificandi autour de l'axe final de la piste 01
(Kraainem, Wezembeek-Oppem, Woluwe-Saint-Pierre)

airportmediation
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

1.3.4 Piste 12/30 (piste détruite)

La première piste diagonale Est/Ouest, 12/30, fut construite à Melsbroek en 1940 par l'occupant allemand sur une longueur de 1.520 mètres. Elle fut réparée en 1952 puis partiellement réduite en 1956 pour permettre la construction du nouveau terminal pour passagers. Une nouvelle piste 12/30 fut construite plus à l'Est entre le 13 septembre 1960 et le 8 décembre 1961 sur une longueur de 2.392 mètres ; son orientation vers le Nord-Ouest empêchait toute activité d'aviation civile sur l'aérodrome de Grimbergen et générait des conflits avec des vols militaires d'entraînement. Les nouveaux terminaux furent construits en partie à l'emplacement de cette piste qui n'existe plus que sous la forme réduite des voies de circulation au sol (taxiways) C1, Y et F3.

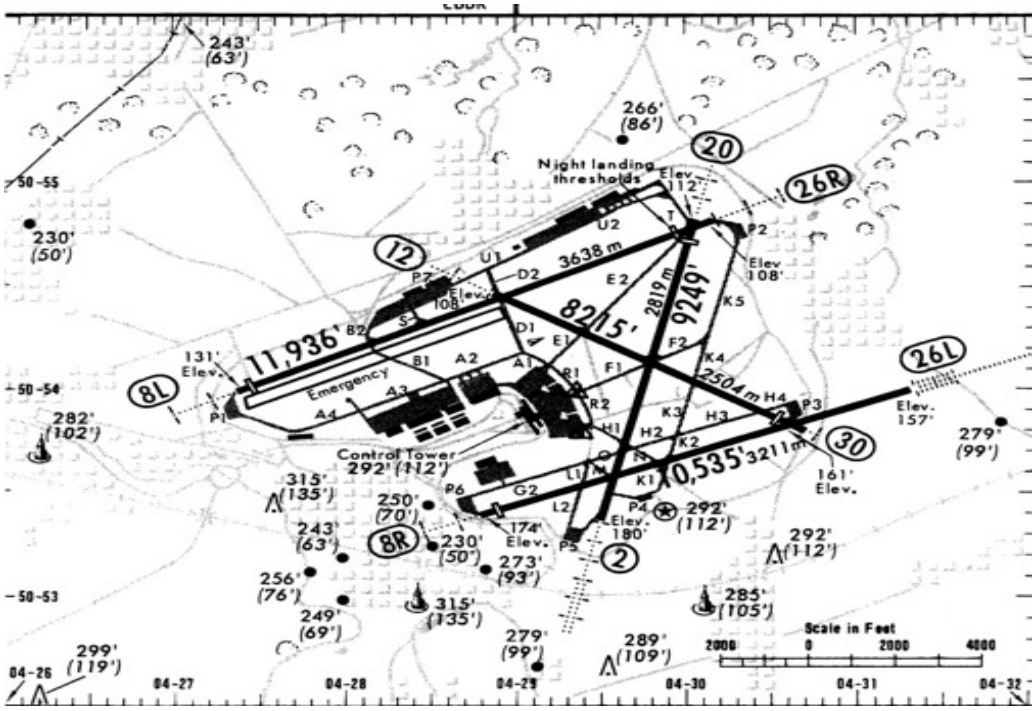


Schéma des pistes de Bruxelles-National en 1960-1961

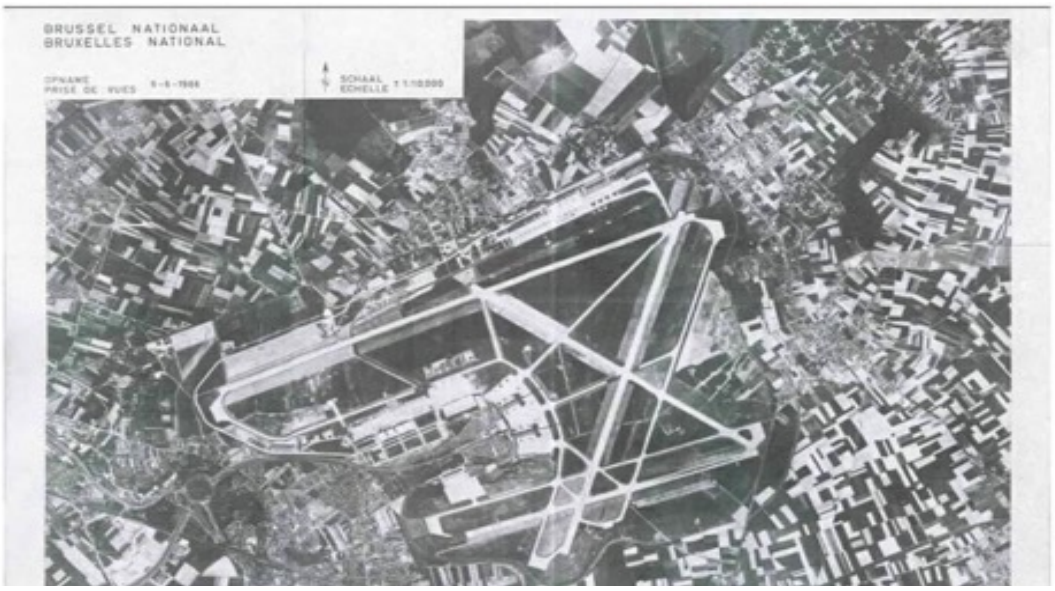


Photo aérienne de la piste détruite 12/30

airportmediation
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

2. LES PROCÉDURES DE VOLS À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

Les avions évoluent dans le ciel en se dirigeant toujours par rapport à une balise aéronautique ° ou un point de navigation * au sol en fonction de leur destination finale :

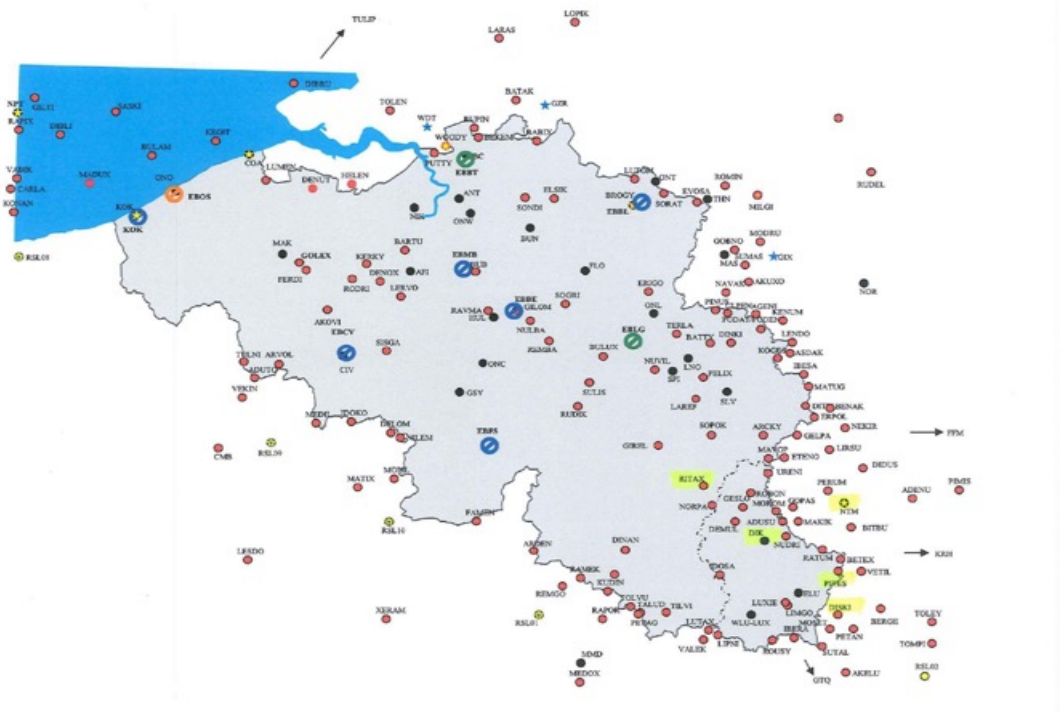
- **CIV°** = Chièvres, destinations Sud (France, Espagne, Portugal, Afrique)
- **KOKSY*** = Coxyde, destinations Ouest (Angleterre)
- **DENUT*** = Bassevelde-Eeklo, destinations Ouest (Angleterre + 240 pieds)
- **HELEN*** = Axel-Zelzate, destinations Nord (Pays-Bas, Angleterre)
- **ELSIK*** = Kleine-Brogel, destinations Nord (peu utilisé)
- **NICKY°** = Saint-Nicolas, destinations Nord (Scandinavie)
- **LNO°** = Olne, destinations Est (Allemagne du Nord)
- **SPI°** = Sprimont, destinations Est (Allemagne du Nord)
- **SOPOK*** = Lierneux-Diekirch (L), destinations Est (au-dessus de Francfort)
- **PITES*** = Wasserbillig (L), destinations Est (sud de Karlsruhe)
- **ROUSY*** = Bettembourg (L), destinations Sud-Est (France)
- **RITAX*** = Bertogne
- **GILOM*** = Beauvechain
- **REMBA*** = Autre-Eglise
- **NIVOR*** = Wauthier-Braîne
- **RUDIX*** = Ohey-Andenne
- **COSTA°** = Knokke-Le-Zoute
- **FLORA°** = Geetbets, balise d'arrivée par l'Est
- **AFI°** = Affligem, balise d'arrivée par l'Ouest
- **ANT°** = Antwerpen, balise d'arrivée par le Nord
- **BUB°** = Bruxelles, balise située au bout de la piste 07R
- **BUN°** = Heist-op-den-Berg, balise d'arrivée par le Nord
- **DIK°** = Diekirch, balise de départ vers l'Allemagne
- **GSY°** = Gosselies, balise d'arrivée par le Sud (01-07R/L)
- **HUL°** = Huldenberg, balise de départ vers le Sud et Sud-Est

airportmediation

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



La température extérieure, la pression atmosphérique et le vent influent sur le vol des avions ; ce qui explique que les couloirs aériens sont larges et que les survols d'avions sont tantôt à gauche, tantôt à droite d'un point d'observation. Dès lors les avions ne passent pas toujours strictement au même endroit.

Depuis le 5 octobre 2023, le concept de guidage satellitaire PBN a été mis en service pour les décollages depuis Bruxelles-National, sauf pour la piste 01.

NEW procedures RNAV since 05/10/2023 on RWY 25R					
PROCEDURE	**RWY**	**SID before RNAV**	**SID since RNAV**	**TURNING HEIGHT**	**USE DAY/ NIGHT**
TURN RIGHT	25R	**CHARLIE:** CIV5C; DENUT7C; HELEN7C; NIK4C; KOK5C	**GOLF:** CIV3G; DENUT3G, HELEN3G; NIK3G; KOK3G	Right turn at 700 ft	Day + night
TURN LEFT	25R	**CHARLIE:** LNO6C; SPI6C;PITES8C; ROUSY8C; SOPOK9C;	**GOLF:** LNO3G; SPI3G; PITES3G; ROUSY3G; SOPOK3G	Left turn at 1.700 ft	Day
CANAL	25R	**CANAL:** CIV2D	**KILO:** CIV1K	Straight ahead	Night + wknd
4.000 ft TURN LEFT	25R	**DELTA:** SOPOK5D; ROUSY5D; LNO4D; SPI4D; PITES5D	**KILO:** SOPOK3K; ROUSY3K; LNO3; SPI3K; PITES3K	Left turn at 4.000 ft	Day
SPECIAL NIGHT TO HUL	25R	**ZULU:** LNO6Z; ROUSY6Z; SOPOK7Z; PITES7Z	**MIKE:** LNO3M; ROUSY3M; SOPOK3M; SPI3M; PITES3M	Right turn at 700 ft	Night

airportmediation

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

EBBR - indicative procedures - 5 OCT 2023		
RWY	**INDICATIVE PROCEDURE**	
01	F	ALL
07L	T R	ALL CIV to left
07R	V U	ALL CIV to left
19	L N	At 1.700ft At 700ft right
25R	G K K M	Usual, turn 700/1.700ft CIV Canal 4.000ft turn left, 4 engines Special night to HUL
25RL	E P Q	Usual, turn 700/1.700ft 4.000ft turn left, 4 engines CIV Canal



airportmediation
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

La procédure aéronautique à suivre par les avions est détaillée dans la *Aeronautical Information Publication* (AIP) selon la typologie suivante :

Exemple : CIV 3 G= 3ème version de la route PBN vers Chièvres au départ de la piste 25

Chiffre = numérotation de la version de cette route
Dernière lettre = piste utilisée

- **Procédures d'atterrissage**
  - **A** piste 19 & 25
  - **B** piste 01 & 07

- **Procédures de décollage**
  - **C** piste 25R (jour uniquement pour LNO, SPI, PITES, ROUSY et RITAX, avions à 1-2 ou 3 moteurs virage à 700/1.700 pieds)
  - **D** piste 25R (jour uniquement, avions à 4 moteurs réacteurs virage 4.000 pieds + jour et nuit (QC de 4.0 maximum) pour procédure Canal)
  - **E** piste 25L uniquement, *overlay* RNAV des procédures Q
  - **F** piste 01
  - **G** piste 25R, *overlay* RNAV des procédures C
  - **H** piste 07L uniquement, procédure « Leuven Rechtdoor »
  - **J** piste 07R uniquement, procédure « Leuven Rechtdoor »
  - **K** piste 25R, *overlay* RNAV des procédures D
  - **L** piste 19 (virage HELEN, DENUT et NICKY à 1.700 pieds vers la droite, et virage CIV, SPI, LNO, SOPOK, ROUSY et PITES à 700 pieds vers la gauche)
  - **M** piste 25R, *overlay* RNAV des procédures Z
  - **N** piste 19 (virage HELEN, DENUT et NICKY à 700 pieds vers la droite exclusivement si utilisation de la piste 19 aussi pour les atterrissages en *single runway*)
  - **P** piste 07L uniquement, procédure spéciale CIV virage gauche 1.700 pieds
  - **Q** piste 25L uniquement
  - **T** piste 07L uniquement, *overlay* RNAV des procédures H
  - **U** piste 07R uniquement, procédure spéciale CIV virage gauche 1.700 pieds
  - **V** piste 07R uniquement, *overlay* RNAV des procédures J
  - **W** piste 07L uniquement, procédure « Leuven West » (suspendue par NOTAM depuis 2015)
  - **Y** piste 07R uniquement, procédure « Leuven West » (suspendue par NOTAM depuis 2015)
  - **Z** piste 25R (route de contournement par le Ring de nuit)

2.1 Les procédures d'approche et d'atterrissage

La **procédure d'approche** d'un avion définit les trajectoires et altitudes à respecter avant l'atterrissage. Elle peut s'effectuer à vue ou aux instruments. Le pilote est tenu de respecter les procédures publiées dans des cartes d'approche par les autorités du pays.

airportmediation
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

2.1.1 Approche à vue

Dans ce cas, le pilote est en vue de la piste d'atterrissage. Il assure pouvoir garder la vue de la piste pendant le reste de la trajectoire et il quitte la trajectoire publiée pour l'approche aux instruments. Il gère sa trajectoire et sa hauteur en fonction des connaissances de son appareil. Pour maintenir le bon plan d'approche dans l'axe de la piste, le pilote peut être aidé par un dispositif visuel lumineux appelé PAPI.

2.1.2 Les aides aux instruments

La procédure d'approche d'un avion en régime de vol aux instruments définit les trajectoires et hauteurs à suivre par l'appareil avant son atterrissage. Elle est la suite de la procédure d'arrivée (ou STAR).

2.1.3 Les aides à l'atterrissages : procédure IFR

Les avions de transport public sont équipés d'un système de navigation aux instruments et sont soumis aux règles IFR (*Instrument Flight Rules*, règles de vol aux instruments). Le pilote peut naviguer sans repères visuels au sol grâce à ses instruments de bord : horizon artificiel, centrale inertielle, équipements divers de radionavigation, écrans de présentation des paramètres de vol, ...

En phase d'approche, le pilote doit respecter les trajectoires et les altitudes définies par la procédure IFR. Il est pris en charge par les contrôleurs aériens qui lui garantissent un espacement correct de son appareil avec les autres avions.

La **procédure IFR** est fondée sur les installations radio de l'aérodrome, qui doivent permettre au pilote de s'approcher de celui-ci suivant des axes radiobalisés avec suffisamment de précision pour que l'avion puisse descendre sans voir le sol, tout en évitant les obstacles ou le relief se trouvant à proximité.

Schématiquement, une procédure IFR comprend trois phases :

1. Trajectoire de descente vers un moyen de radionavigation (radiocompas, radiophare omnidirectionnel associé à un équipement de mesure de la distance de l'avion par rapport à une balise) ;
2. Attente possible sur la balise (si plusieurs avions sont en attente, ils sont placés à différents niveaux de vol) ;
3. L'avion quitte la balise et prend le cap vers la piste d'atterrissage.

Le **VOR** (abréviation de *VHF Omnidirectional Range*) est un système de positionnement radioélectrique utilisé en navigation aérienne et fonctionnant avec les fréquences VHF (ou UHF pour les militaires).

Un récepteur VOR permet de déterminer un relèvement magnétique par rapport à une station au sol (balise émetteur VOR dont la position est connue), et donc le radial sur lequel le récepteur (donc l'avion) est situé[1]. Par déduction il permet de suivre n'importe quelle route passant par la station (en rapprochement ou en éloignement de celle-ci), ou même de déterminer la position exacte de l'avion en utilisant deux balises VOR (intersection de radiaux) ou un DME (intersection d'un radial et d'un arc DME).[2]

À Bruxelles-National, les procédures d'atterrissages publiées pour les pistes 07L et 07R ne permettent que des atterrissages VOR par rapport à la balise BUB de Steenokkerzeel.

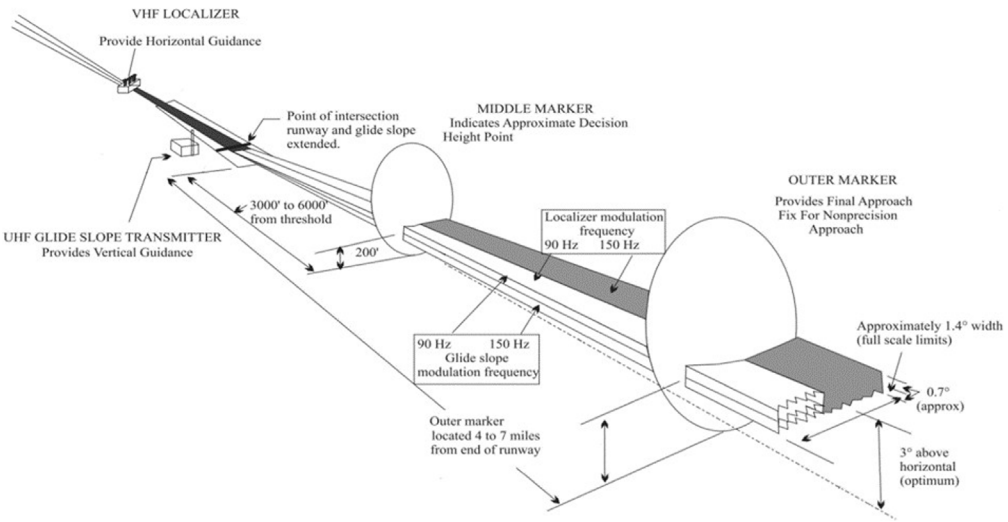
1 ACNAW, VOR/DME, https://acnaw.be/home/glossaire/vordme.html
2 Wikipedia, VOR, https://fr.wikipedia.org/wiki/VOR_(navigation_a%C3%A9rienne)

airportmediation
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

2.1.4 L'ILS (Instrument Landing System)

Sur les pistes 01/19, 25R et 25L de Bruxelles-National, l'approche finale s'effectue au moyen de l'ILS. Son principe de fonctionnement est fondé sur l'émission radio, par deux stations au sol (l'une pour le plan de descente, l'autre pour l'axe de la piste), de signaux qui permettent au récepteur de bord de déterminer l'écart de l'avion par rapport à la trajectoire optimale d'approche finale. Les écarts sont présentés au pilote et fournis au pilote automatique qui effectue les corrections nécessaires.

L'ILS est un système fiable mais aux performances limitées en raison de la susceptibilité des signaux aux perturbations radioélectriques et de la sensibilité aux réflexions de signaux par des bâtiments proches ou par les avions près des émetteurs. Aussi est-il nécessaire de maintenir un espacement important (8 milles nautiques au minimum) entre les appareils en approche. De plus, le système ne définit qu'une seule trajectoire d'approche, rectiligne, et le secteur de guidage est relativement étroit.



Procédure d'atterrissage avec l'ILS

Catégories d'ILS

- **Catégorie I (CAT I) :** Une approche et un atterrissage de précision aux instruments avec une hauteur de décision (la hauteur de décision est la hauteur au-dessus du sol à laquelle le pilote estime avoir les références visuelles suffisantes pour se poser) non inférieure à 200 pieds (61 m) au-dessus de la zone de toucher des roues et avec soit une visibilité d'au moins 2.625 pieds (800 m) ou d'une portée visuelle de piste supérieure à 1.804 pieds (550 m).

- **Catégorie II (CAT II) :** Une approche et un atterrissage de précision aux instruments avec une hauteur de décision inférieure à 200 pieds (61 m) au-dessus de la zone de toucher des roues mais la portée n'étant pas inférieure à 100 pieds (30 m), et d'une portée visuelle de piste d'au moins 984 pieds (300 m) pour les aéronefs de catégorie A, B, C et pas moins de 1.148 pieds (350 m) pour les aéronefs de catégorie D.

- **Catégorie III (CAT III) :**

  Catégorie III A – Une approche de précision aux instruments avec : une hauteur de décision inférieure à 100 pieds (30 m) au-dessus de la zone de toucher des roues, ou sans hauteur de décision ; une portée visuelle de piste d'au moins 656 pieds (200 m).

  Catégorie III B – Une approche de précision aux instruments avec : une hauteur de décision inférieure à 50 pieds (15 m) au-dessus de la zone de toucher des roues, ou sans hauteur de décision ; une portée visuelle de piste inférieure à 656 pieds (200 m), au moins égale à 246 pieds (75 m).

airportmediation
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

Catégorie III C – Une approche et un atterrissage de précision aux instruments sans hauteur de décision et aucune limitation de la portée visuelle de piste. Une Catégorie III C doit être conduite en pilote automatique et le suivi sur la piste doit être opérationnel (couplage pilote automatique avec l'orientation de la roue avant).

ICAO Approach Classification

Domain	Document	Relationship				
Approach Operations	Annex 6	Classification (based minima)	Type A	Type B		
			(250' or higher)	CAT I (less than 250' & 200' or higher)	CAT II (less than 200' & 100' or higher)	CAT III (less than 100')
		Method	2D	3D		
		Minima	MDA/H	DA/H*		
Approach Runways	Annex 14	M(DA/H)>= VMC	Non Instrument RWY			
		M(DA/H)>= 250' Visibility>= 1000m	Non Precision Approach RWY,			
		DA/H>=200' RVR>=550m	Precision Approach RWY, Category I			
		DA/H>=100' RVR>=300m	Precision Approach RWY, Category II			
		DA/H>=0' RVR=>0m	Precision Approach RWY, Category III (A,B &C)			
System Performance Procedures	Annex 10 PANS-OPS Vol. III	NPA	NDB, Lctr,LOC,VOR, Azimuth, GNSS			
		APV		GNSS/Baro/SBAS		
		PA		ILS,MLS,SBAS Cat I, GBAS		

NPA procedures require a derived DA/H

airportmediation

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

À Bruxelles-National, les ILS sont de catégories suivantes :

- Piste 01 : CAT I
- Piste 19 : CAT I
- Piste 25R : CAT III
- Piste 25L : CAT III
- Piste 07L et 07R : pas d' ILS, approches visuelles ou VOR uniquement

2.1.5 Atterrissage par faible visibilité

L'ICAO a prévu plusieurs possibilités d'atterrir selon l'équipement à bord et au sol :

Catégories d'approche ILS :

Catégorie	Hauteur de décision (DH)	Limite de RVR
Catégorie I	plus que 200 pieds	550 m ou 1.800 pieds
Catégorie II	moins que 200 pieds	350 m ou 1.200 pieds
Catégorie IIIa	moins que 100 pieds	200 m ou 700 pieds
Catégorie IIIb	moins que 50 pieds	50 m ou 150 pieds
Catégorie IIIc	aucune	aucune visibilité

2.1.6 Navigation basée sur les performances, le concept PBN

La navigation fondée sur les performances (PBN – *Performance Based Navigation*) est définie comme étant un type de navigation aérienne de surface (RNAV) faisant l'objet d'exigences de performances de navigation, prescrites dans des spécificités de navigation.

Une spécificité de navigation est définie comme un ensemble de conditions qu'un aéronef et son équipage doivent remplir pour effectuer un vol PBN dans un espace aérien défini. Il existe deux types de spécification de navigation :

- **Spécification RNAV :** spécification de navigation qui ne comporte pas d'obligation de surveillance et d'alerte à bord
- **Spécification RNP :** spécification de navigation qui comporte une obligation de surveillance et d'alerte à bord

Navigation de surface :

La **navigation de surface (RNAV)** est une méthode de vol aux instruments permettant à un avion d'utiliser n'importe quelle trajectoire au sein d'un réseau de points *(waypoints)* plutôt que de naviguer directement entre des stations au sol (méthode conventionnelle), ce qui permet de fluidifier le trafic et d'optimiser les routes. Ce système a été développé aux États-Unis à partir des années 1960 et les premières routes ont été publiées dans les années 1970. Il a été popularisé avec le développement des systèmes de navigation par satellite.

airportmediation

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

Conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/048 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, les procédures d'arrivées (STAR) ou de décollages (SID) doivent correspondre aux exigences de la spécification RNAV 1 à partir du 25 janvier 2024.



Waypoints :

Ces points peuvent être définis par des stations au sol (tels que VOR ou DME), des références issues d'un système de positionnement par satellites (tels que GPS ou GLONASS) ou d'instruments de bord à base de centrales à inertie. Ces points peuvent être survolés ou légèrement contournés s'il s'agit de rejoindre la branche suivante de la route.

Ils sont définis par leurs coordonnées géographiques (latitude et longitude WGS84) et nommés selon un code :

- à 5 lettres (ex. RUDIX) ;
- à 3 lettres s'ils sont colocalisés avec une station au sol (ex. BUB) ;
- alphanumérique dans des zones terminales (ex. PN617).

Les approches RNAV (GNSS) :

Une approche RNAV (GNSS) est une procédure d'approche aux instruments qui permet de se passer des moyens de radionavigation au sol (LOC, Glide, VOR, NDB et DME). Ceci implique à moyen terme la suppression des balises au sol et donc des coûts de maintenance associés à l'entretien de toutes les balises de radionavigation au sol. Les avions évoluent selon un système de renforcement satellitaire (SBAS) à large couverture dans lequel les informations de positionnement des avions proviennent d'un émetteur par satellite.

Pour les approches finales, une précision de 0,3 mille nautique est requise selon une procédure RNP (RNP APCH ou RNP 0.3).

airportmediation
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

Conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/048 de la Commission européenne 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, des procédures d'approche conformes aux exigences de la spécification relative à l'approche RNP doivent être mises en œuvre aux bouts des pistes d'aéroports au plus tard pour le 25 janvier 2024 sur toutes les pistes de Bruxelles-National.

Ce délai ne sera pas respecté, et l'État belge sera donc en infraction par rapport au Règlement d'exécution, puisque l'instruction donnée par la Direction Générale du Transport Aérien en date du 17 juillet 2023 approuve la maintenance des procédures d'approches PBN sur toutes les pistes de Bruxelles-National à l'exception en piste 07L/R.

2.1.7 Les procédures d'approche et d'atterrissage PBN

Aperçu des procédures d'approche et d'atterrissage PBN de skeyes publiées dans les AIP pour l'Aéroport de Bruxelles-National :

- **02/03/2017** : piste 25R/25L
- **02/03/2017** : piste 01
- **11/10/2018** : piste 19
- **De manière temporaire :** piste 07L/07R

2016 : Publication le 12 mai 2016, utilisation entre le 26 juillet et le 25 septembre 2016 uniquement d'une procédure RNP pour la piste 07L.
2018 : Publication le 17 octobre 2018, utilisation uniquement entre le 8 novembre et le 13 décembre 2018, publication suspendue par NOTAM des procédures RNP pour les pistes 07L et 07R.
2019 : Publication le 18 juillet 2019, utilisation uniquement entre le 16 août et le 23 septembre 2019, publication suspendue par NOTAM puis retrait dans le cycle AIRAC 10 à dater du 10 octobre 2019.
2023 : Publication de procédures PBN pour les décollages sur les pistes 07L, 07R, 19, 25R et 25L et suppression des procédures conventionnelles.

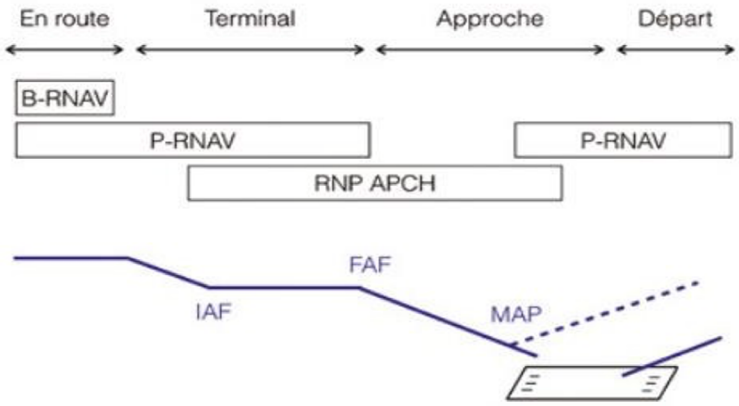
2.2 Procédures de décollage

2.2.1 Les procédures de décollage (SID)

Les différentes phases d'un vol aux instruments en navigation de surface. En Europe, on distingue notamment :

- La navigation de surface de base **(B-RNAV ou RNAV 5)** où une précision meilleure que 5 milles nautiques doit être garantie pendant 95 % du vol (typiquement pendant les phases de croisière dites en route).
- De la navigation de surface de performance **(P-RNAV ou RNAV 1)** où une précision meilleure que 1 mille nautique est exigée (typiquement pendant les phases terminales).

airportmediation
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



Les différentes phases d'un vol aux instruments en navigation de surface

La B-RNAV est utilisée en Europe depuis 1998 et est obligatoire pour les vols aux instruments au-dessus du niveau 115 depuis 2001.

De plus en plus de procédures de départs (SID), d'arrivées (STAR) et d'approches d'aérodromes sont définies et tendent à supplanter les procédures dites conventionnelles.

Conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/048 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, les procédures d'arrivées (STAR) ou de décollages (SID) doivent correspondre aux exigences de la spécification RNAV 1 à partir du 25 janvier 2024.

2.2.2 NADP : les procédures antibruit de montée au départ recommandées par l'ICAO – Noise Abatement Departure Procedures

Les procédures antibruit de montée au départ **NADP** ou ***Noise Abatement Departure Procedures*** sont des procédures spécifiques de décollage mises en place dans les années 1990 dans le but de réduire le bruit perçu au sol par les avions lors des différentes phases de décollage.

Ces recommandations de procédures sont détaillées dans le DOC 8168 « Exploitation technique des aéronefs PANS-OPS » de l'ICAO, Procédures pour les services de navigation aérienne, Exploitation technique des aéronefs, Volume III Procédures d'exploitation technique des aéronefs, Section 9 Procédures d'atténuation du bruit, Appendice au Chapitre 3, Indications pour les procédures antibruit de montée au départ, page 9-3-App-1 et 9-3-App-2.

- **NADP 1 :**
  La procédure d'atténuation du bruit **au départ 1 (NADP1)** réduit les bruits dans les environs et sur la piste en priorisant les gains en hauteur.
- **NADP 2 :**
  La procédure d'atténuation du bruit **au départ 2 (NADP2)** réduit les bruits dans les espaces plus éloignés de la piste en priorisant l'augmentation de la vitesse vers l'avant.

airportmediation
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

La procédure NADP qui reste en vigueur en 2020 à Bruxelles-National telle que reprise dans les AIP à la page AIP EBBR AD-2.21-4.3 est toujours identique à celle de 1990, ne semblerait plus adaptée à la situation actuelle et à la configuration des avions desservant Bruxelles-National et serait désuète :

EBBR AD 2.21 Noise Abatement Procedures

4 DEPARTURE PROCEDURES

4.3 Noise Abatement Take-off and Climb Procedures

The following operational noise abatement take-off procedures must be applied for outbound flights:

For turbo-jet aircraft:

- *from take-off to 1 700 FT QNH:*
  - *take-off power;*
  - *take-off flaps;*
  - *climb to V2 + 10 to 20 KT or as limited by body angle;*

- *at 1 700 FT QNH:*
  - *reduce thrust to not less than climb thrust;*

- *from 1 700 FT QNH to 3 200 FT QNH:*
  - *climb at V2 + 10 to 20 KT;*

- *at 3 200 FT QNH:*
  - *accelerate smoothly to en-route climb speed with flaps retraction.*

For propeller aircraft:

- *from take-off to 1 700 FT QNH:*
  - *take-off power;*
  - *climb at maximum gradient compatible with safety;*
  - *speed not less than single engine climb speed, nor higher than best rate of climb speed;*

- *at 1 700 FT QNH:*
  - *reduce power to the maximum normal operating power (if this power has been used for showing compliance with the noise certification requirements) or to the maximum climb power;*

- *from 1 700 FT QNH to 3 200 FT QNH:*
  - *climb at the maximum gradients with reduced power, maintaining constant speed;*

- *at 3 200 FT QNH:*
  - *accelerate smoothly to en-route climb speed.*

airportmediation

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

2.3 Valeur du contenu des informations reprises dans les AIP

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 (Régies des Voies Aériennes) 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 ».*

2.4 Adaptations des procédures suite aux déclinaisons magnétiques

- **19 janvier 2006**, (correction magnétique), changement de la description des procédures (track, radiale) ;
- **5 avril 2012,** (correction magnétique), changement de la description des procédures (track, radiale) ;
- **19 septembre 2013**, (correction magnétique), changement de la dénomination de la piste 02/20 en 01/19 ;
- **3 mars 2016**, (correction magnétique), changement de la description des procédures (track, radiale) ;
- **28 janvier 2021,** (correction magnétique), changement de la description de certaines procédures (track, radiale).



airportmediation

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

2.5 Points des accords déjà exécutés

- Limitation du MTOW à 200 tonnes sur la piste 20 : effectif depuis le **1er juillet 2010 ;**
- Périodes de nuit sans décollages : l'arrêté ministériel du 6 avril 2009, entré en vigueur au **25 octobre 2009**, établit une confusion entre périodes de nuit sans décollages et périodes de nuit sans créneaux horaires est en cour de modification, pour bien préciser que les décollages sont interdits ;
- Diminution du QC individuel des avions au décollage : les valeurs réelles de l'accord ont été publiées aux AIP en avril 2012 car les chiffres publiés à l'arrêté ministériel du 27 juillet 2009, entré en vigueur au **25 octobre 2009**, n'étaient pas conformes aux chiffres précisément repris dans la décision du Conseil des Ministres ;
- Limitation du nombre annuel de vols de nuit à 16.000 mouvements : l'arrêté ministériel a été publié le **21 janvier 2009 ;**
- Abrogation du Plan de Dispersion : effectif depuis le **2 février 2009 ;**
- Nouveau principe d'utilisation des pistes de jour et de nuit : effectif depuis le **2 février 2009.**

2.5.1 Modifications des procédures aéronautiques et dates de mises en œuvre

- **28 juillet 2012 :**

1 procédure de décollage concernée :

o Vols CIV 25R du samedi et du dimanche, transfert de la route Chabert CIV1E vers la route du Canal, CIV8D **effectif depuis le samedi 28 juillet 2012**

- **13 décembre 2012 :**

3 procédures de décollage concernées :

o Redéfinition de la route 20 vers CIV existante en 2003 de la piste 20

o Utilisation des routes de jour pendant la nuit pour les décollages vers le sud-est

o Suppression des routes de nuit actuelles PITES3N et ROUSY3N ; **effectif depuis le jeudi 13 décembre 2012**

- **11 juillet 2013 :**

1 procédure d'atterrissage concernée :

o Les procédures d'atterrissages raccourcies vers la piste 02 depuis Tirlemont-Louvain vers Wavre – Rixensart et La Hulpe, qui ne figuraient dans aucun accord de Gouvernement ni dans aucune publication aéronautique, sont interdites par l'instruction de la DGTA du 6 décembre 2012, et leur suppression a été confirmée effectivement par Belgocontrol depuis le 11 juillet 2013. La procédure d'approche vers la piste 01 telle que publiée aux AIP sous la carte AD2 EBBR IAC.07 doit être strictement suivie ; **effectif depuis le jeudi 11 juillet 2013.**

- **19 septembre 2013 :**

o **NORMES DE VENT** : une instruction a été donnée à Belgocontrol en septembre 2012, toutefois l'IKW a demandé une étude de validation des normes de vent sur la piste 02/20. Pour des raisons budgétaires cette étude n'a pu être programmée qu'en 2013, l'étude EGIS-AVIA a été finalisée en date du mercredi 3 juillet 2013 et aussitôt envoyée aux représentants des Vice- Premiers Ministres chargés de la coordination de la politique générale. Contrairement à ce que certains prétendent, cette phase n'a PAS modifié les décollages ni les couloirs de départ depuis la piste 19.

airportmediation

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

En conformité avec les décisions du Conseil des Ministres, une nouvelle instruction de la DGTA prise en date du 17 juillet 2013 en matière de sélection des pistes à Bruxelles-National a été envoyée à Belgocontrol avec pour objectif de restreindre la période d'anticipation avant tout changement de piste, définir clairement les notions de « vitesse moyenne » et « vitesse maximale » du vent et préciser leur mode de calcul, préciser la norme sur les pistes non préférentielles, les données de vent à prendre en compte et les niveaux limites à introduire dans le système informatique de la tour de contrôle à Belgocontrol :

- 0 nœud de vent arrière sur les pistes non-préférentielles 01 et 07, en conditions de "*light wind*" tel que défini par l'ICAO ;
- 7 nœuds effectifs de vent arrière sur les pistes préférentielles 19 et 25, vitesse moyenne du vent sur 2 minutes lorsque le vent souffle de manière stable ;
- Limitation du tonnage au décollage à max. 200 tonnes sur la piste 19 (entre 80 et 200 tonnes à l'appréciation du pilote) ;
- Aucune incidence des écarts maxima de moins de 20 secondes à la moyenne mesurée du vent sous 7 nœuds ;
- Limite de maximum 12 nœuds pour les rafales occasionnelles qui sont un écart de plus de 5 nœuds du vent moyen sur 10 minutes (valeur maximale sur 3 secondes lorsque la vitesse maximale du vent dépasse la vitesse moyenne d'au moins 5 nœuds). Contrairement à ce que certains prétendent, cette interprétation de la petite rafale occasionnelle qui ne modifie pas la vitesse moyenne et qui reste sous 5 nœuds est bien la définition ICAO de la petite rafale. Dans un aéroport sans NADP avec une norme de vitesse moyenne du vent inférieure par exemple de 5 nœuds, les petites rafales peuvent aller jusqu'à 15 nœuds (avec NADP la petite rafale non comptabilisée doit être d'une intensité inférieure à 5 nœuds, sans NADP de 10 nœuds) ;
- Le vent soufflant en rafales, soit un écart de 10 nœuds d'intensité supérieure à la vitesse moyenne du vent implique toujours un changement de piste.

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

airportmediation

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

Ces modifications sont effectives dans l'amendement des AIP du jeudi 19 septembre 2013 en même temps que le changement de dénomination de la piste 02 en 01 et de la 20 en 19 suite à la variation magnétique.

- **9 janvier 2014 :**

2 procédures de décollage concernées :

o VIRAGE DROITE NORD : redéfinition des routes CHIEVRES et DENUT

- **6 février 2014 :**

Plusieurs procédures de décollage concernées :

o VIRAGE GAUCHE EST : redéfinition des routes SOPOK, PITES et ROUSY

o Modification des conditions d'utilisation des routes : 136 tonnes pour les routes C et plus de136 tonnes pour les routes D

o Création de routes Y utilisables pour les plus de 136 tonnes vers les destinations LNO, SPI, PITES, ROUSY et SOPOK si l'espace aérien militaire est disponible

o Modification des conditions d'utilisation des routes alternatives de contournement Z et D

- **6 mars 2014 :**

Plusieurs procédures de décollage concernées :

o Modification des routes de décollage 07R vers les balises CIV, LNO, SPI, PITES, ROUSY et SOPOK par une montée rectiligne dans l'axe de piste

Ces 7 phases ont été validées par les Arrêts n° 238.283 et 238.284 du 22 mai 2017 du Conseil d'État, ces instructions ne sont ni des plans ni des programmes et ne doivent pas faire l'objet d'une évaluation des incidences. Le Directeur du Service de Médiation est une personne compétente en matière de trafic aérien et n'a aucun conflit d'intérêts. Le Directeur du Service de Médiation n'a fait l'objet d'aucune poursuite ni d'inculpation.



airportmediation

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

2.6 Les instructions ministérielles

Chronologie des diverses instructions ministérielles (MOT) ou instructions du RVA/DGTA en matière de sélection des pistes et de normes de vent prises dans le cadre de la gestion de l'Aéroport de Bruxelles-National.

- 1972-06-13 – MOT – Répartition des procédures de décollage
- 1972-06-29 – RVA – Procédure de décollage avec virage à 700/1.700 pieds
- 1973-09-06 – RVA – Procédure de décollage spéciale pour les avions à 4 réacteurs
- 1974-07-24 – MOT – Procédure de décollage spéciale du week-end
- 1988-12-14 – RVA – Utilisation préférentielle des pistes de nuit
- 2003-05-13 – DGTA – Normes de vent à la demande des compagnies aériennes
- 2003-08-26 – DGTA – Choix de la piste en usage
- 2003-10-16 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes et procédures de décollage
- 2003-12-19 – DGTA – Normes de vent
- 2003-12-24 – DGTA – Normes de vent
- 2004-02-27 – DGTA – Normes de vent
- 2004-02-28 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes
- 2004-03-09 – DGTA – Méthodologie de calcul du vent
- 2004-05-17 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes et procédures SID
- 2005-01-17 – DGTA – Normes de vent
- 2005-04-20 – MOT – Choix de la piste en usage, principe du Renversement
- 2005-05-20 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes le samedi
- 2005-09-07 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes le samedi, périodes de calme
- 2006-04-27 – DGTA – Procédure de sélection des pistes, suppression du Renversement
- 2008-01-10 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes le samedi
- 2008-12-19 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes de nuit
- 2008-12-19 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes le weekend
- 2010-04-21 – MOT – Normes de vent
- 2012-03-15 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes et normes de vent
- 2012-06-21 – MOT – Procédure de décollage SID 25R Delta/Canal et 07 Rechtdoor
- 2012-06-22 – MOT – Procédure de décollage SID 25R pendant le weekend
- 2012-12-06 – DGTA – Respect des procédures et shortcuts
- 2013-07-17 – DGTA – Normes de vent
- 2013-12-16 – DGTA – Modifications du PRS en matière de normes de vent
- 2014-05-08 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes en heures creuses
- 2014-10-23 – MOT – Moratoire sur procédure virage gauche long 25R
- 2015-06-23 – MOT – Retrait de la procédure 07 Rechtdoor
- 2016-03-15 – MOT – Procédure RNP 07L temporaire
- 2018-08-20 – MOT – Procédures RNP 07L/R temporaires
- 2019-06-06 – MOT – Procédures RNP 07L/R temporaires
- 2023-01-27 – MOT – Plan PBN conforme au Règlement européen 2018/1048
- 2023-07-17 – MOT – Approbation de la maintenance des procédures PBN au décollage

airportmediation

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

2.7 Succession des ministres en charge du dossier aéroportuaire

Ministres en charge du dossier aéroportuaire de 1966 à 2020 :

- Alfred Bertrand (CVP), 19.03.1966 au 08.11.1971
- Fernand Delmotte (PSB), 21.01.1972 au 23.11.1972
- Edouard Anseele (BSP), 26.01.1973 au 23.10.1973
- Jef Ramaekers (BSP), 23.10.1973 au 19.01.1974
- Jos Chabert (CVP), 25.04.1974 au 09.04.1980
- Guy Spitaels (PS), 18.05.1980 au 02.04.1981
- Valmy Féaux (PS), 09.04.1981 au 21.09.1981
- Herman De Croo (PVV), 17.12.1981 au 13.12.1987
- Jean-Luc Dehaene (CVP), 09.05.1988 au 07.03.1992
- Guy Coëme (PS), 07.03.1992 au 23.01.1994
- Elio di Rupo (PS), 23.01.1994 au 23.06.1995
- Michel Daerden (PS), 23.06.1995 au 12.07.1999
- Isabelle Durant (Ecolo), 12.07.1999 au 05.05.2003
- Laurette Onkelinx (PS), 05.05.2003 au 12.07.2003
- Bert Anciaux (Spirit), 12.07.2003 au 20.07.2004
- Renaat Landuyt (SP-a), 20.07.2004 au 20.12.2007
- Yves Leterme (CD&V), 21.12.2007 au 14.02.2008
- Inge Vervotte (CD&V), ff, 15.02.2008 au 02.03.2008
- Yves Leterme (CD&V), 03.03.2008 au 19.03.2008
- Etienne Schouppe (CD&V), 20.03.2008 au 06.12.2011
- Melchior Wathelet (cdH), 07.12.2011 au 21.07.2014
- Catherine Fonck (cdH), 21.07.2014 au 11.10.2014
- Jacqueline Galant, (MR), 11.10.2014 au 18.04.2016
- François Bellot, (MR), 18.04.2016 au 10.06.2019
- Sophie Wilmes (MR), 10.06.2019 au 12.06.2019
- François Bellot (MR), 12.06.2019 au 30.09.2020
- Georges Gilkinet (ECOLO), 01.10.2020 au …



airportmediation
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

2.8 Succession de décisions politiques

- **5 septembre 1991 :**
  Accord politique « L'aéroport national et environs : vers un équilibre convivial ».

- **31 décembre 1999 :**
  Arrêté ministériel sur la limitation des vols de nuit, avec interdiction de tout trafic aérien en partie la nuit.

- **11 février 2000 :**
  1er accord politique sur la problématique de l'aéroport, décidant de réduire de manière méthodique le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores en limitant le plus possible les zones exposées au bruit.

- **9 février 2001 :**
  2ème accord politique sur la problématique de l'aéroport, pour que tous les vols de nuit soient concentrés depuis une seule piste sur une et une seule trajectoire.

- **22 février 2002 :**
  Accord de principe entre le Gouvernement Fédéral, le Gouvernement flamand, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à une politique cohérente en matière de nuisances sonores nocturnes concernant l'Aéroport de Bruxelles-National.

- **16 juillet 2002 :**
  Confirmation de l'accord de principe du 22 février 2002 par le Comité de Concertation interministérielle sur l'introduction de routes de décollage optimalisées de nuit.

- **29 novembre 2002 :**
  Le Comité de Concertation interministérielle reporte les changements au niveau de l'utilisation des pistes.

- **24 janvier 2003 :**
  Le Comité de Concertation interministérielle introduit la notion d'une certaine dispersion des vols de nuit pour résoudre le problème avéré de la fréquence, la destination des vols est choisie à titre de critère logique de dispersion, le principe de la concentration des routes de nuit est abandonné.

- **10 juillet 2003 :**
  Programme de majorité gouvernementale établissant le principe de la répartition équitable des vols autour de l'aéroport.

- **28 octobre 2005 :**
  Projet de dispersion par concentration rotative d'utilisation des pistes (aucun accord).

- **5 mai 2006 :**
  Premier projet de loi sur la fixation des procédures de vol, discussions au Parlement.

airportmediation
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

- **19 décembre 2008 :**
  Accord de Gouvernement sur une répartition équitable des vols.

- **26 février 2010 :**
  Accord de Gouvernement sur une répartition équitable des vols.

- **7 décembre 2011 :**
  Déclaration gouvernementale sur une exécution des accords gouvernementaux 2008/2010 visant à une répartition équitable des vols.

- **23 octobre 2014 :**
  Instruction du moratoire sur le virage 25R long et la procédure CIV du Canal.

- **5 octobre 2023 :**
  Publication de procédures de décollage PBN sur les pistes 07R, 07L, 19, 25R et 25L et suppression des procédures conventionnelles de décollage sauf pour la piste 01.

2.9 Principales modifications dans les procédures aériennes

- **Jusqu'au 15 mai 1972 :**
  Sélection des pistes en fonction des vents dominants. La piste 25R est la piste préférentielle : les avions à hélice virent à 2.000 pieds et les avions à réaction à 3.000 pieds, décollages de nuit sur la piste 02 de 23h00 à 06h30.

- **Du 16 mai 1972 au 31 juillet 1972 :**
  Essai de routes de décollages 25R virant à 500 pieds à droite et à gauche, virage à gauche uniquement pour les avions à hélices. Les autres avions vers GATTA virent à droite et suivent une procédure de contournement de Bruxelles (instaurée par le NOTAM 11 du 18 avril 1972 et supprimée par le NOTAM 27 du 20 juillet 1972).

- **1er août 1972 au 31 octobre 2002 :**
  Sélection des pistes en fonction des vents dominants, piste 25R est la piste préférentielle, virages à 700 pieds vers la droite et à 1.700 pieds vers la gauche afin d'éviter le survol du village de Zaventem.

- **17 janvier 1974 :**
  Les avions gros-porteurs à 4 moteurs virent à gauche à l'altitude de 4.000 pieds, création de la procédure de décollage DELTA.

- **22 juillet 1974 au 22 février 2001 :**
  Les vols 25R vers Chièvres suivent la trajectoire rectiligne « Chabert » du vendredi 17h00 au lundi 06h00 en remplacement de la route du Ring.

- **19 décembre 1988 :**
  La piste de décollage 20 est préférentielle pour les décollages de nuit vers l'Est à partir de 02h30.

airportmediation
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

- **10 décembre 1992 :**
  Création de la procédure spéciale de décollage 25R de nuit « Tour du Brabant » qui effectue un contournement par le Nord et le Ring de Bruxelles.

- **3 février 1994 :**
  Suppression de la possibilité d'utilisation de la piste 02 de nuit au décollage dans le but de mieux répartir les nuisances.

- **22 mai 1997 :**
  Suppression complète de la procédure spéciale de décollage 25R de nuit de contournement de Bruxelles « Tour du Brabant ».

- **12 octobre 2000 :**
  Le virage à gauche 25R s'effectue à 2.000 pieds.

- **23 février 2001 :**
  Suppression de la procédure spéciale du week-end « Route Chabert ».

- **19 avril 2001 :**
  Remise en service de la procédure spéciale de nuit de contournement de Bruxelles « Tour du Brabant » par le Nord et le Ring de Bruxelles.

- **31 octobre 2002 :**
  Phase préparatoire de la concentration de nuit par de nouvelles procédures de décollage uniquement pour la piste 25R, dites « A.A.C. – montée optimalisée ».

- **26 décembre 2002 :**
  Projet annulé de concentration de nuit de tous les vols sur la piste de décollage 25R.

- **15 mai 2003 :**
  Légère dispersion de nuit dans la concentration partielle, uniquement pour les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota de bruit individuel inférieur à 4,0 sur la piste 20.

- **12 juin 2003 :**
  Dispersion accentuée de nuit dans la concentration partielle.

- **12 juin 2003 :**
  Le virage à gauche 25R s'effectue à 1.700 pieds.

- **12 juin 2003 :**
  Une nouvelle procédure de nuit à travers Bruxelles (Route du Canal) est mise en service pour les vols vers la balise CIV de Chièvres (uniquement pour les avions avec un QC inférieur à 4,0).

- **22 juillet 2003 :**
  Dispersion accentuée de nuit dans la concentration partielle sans limite de quota sur la piste 20, tous les vols vers Huldenberg partent de la piste 20.

airportmediation
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

- **15 mars 2004 :**
  Instauration du principe du *« Renversement »*, soit maintien absolu du trafic aérien sur la même piste 02/20 en fonction des conditions climatiques (on renverse de 02 en 20 ou de 20 en 02 en fonction des périodes préférentielles prévues en cas d'impossibilité d'appliquer le plan suite aux conditions météorologiques).

- **22 mars 2004 :**
  Dispersion de nuit par changement de pistes selon un Plan de Dispersion et un horaire.

- **27 mars 2004 :**
  Remise en service de la procédure spéciale vers la balise CIV de Chièvres dite « Route Chabert », mais uniquement le samedi et le dimanche entre 06h00 et 23h00 lorsque la piste 25R est en service.

- **15 avril 2004 :**
  Le taux de montée des avions au décollage qui était de minimum 4 % jusqu'à 3.200 pieds est augmenté à minimum 7 %.

- **18 avril 2004 :**
  Dispersion de jour par changement de pistes mais uniquement le week-end selon un Plan de Dispersion et un horaire.

- **28 avril 2005 :**
  Dispersion restreinte sans utilisation préférentielle de la piste 02 en exécution de l'Arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 17 mars 2005.

- **22 mai 2005 :**
  Dispersion restreinte le samedi sans utilisation préférentielle de la piste 20.

- **8 mai 2006 :**
  Suppression du principe du « Renversement » sur les pistes 02/20.

- **2 février 2009 :**
  Suppression de tout Plan de Dispersion.

- **28 juillet 2012 :**
  Suppression de la procédure spéciale du week-end « Route Chabert » et début de la mise en service d'une « répartition équitable des décollages 25R ».

- **28 juillet 2012 :**
  Les vols vers la balise de Chièvres utilisent le samedi et le dimanche en journée la procédure du Canal.

- **13 décembre 2012 :**
  Modification des procédures de décollage pour la piste 20.

airportmediation
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

- **11 juillet 2013 :**
  Suppression des raccourcis à l'approche en atterrissage vers la piste 02.

- **19 septembre 2013 :**
  Renumérotation de la piste 02/20 en 01/19 suite à la variation magnétique.

- **9 janvier 2014 :**
  Modification des procédures de décollage vers le Nord sur la piste 25R.

- **6 février 2014 :**
  Modification des routes de décollage vers l'Ouest et le Sud sur la piste 25R.

- **6 mars 2014 :**
  Modification des procédures de décollage vers l'Est sur les pistes 07R/L, Rechtdoor.

- **2 avril 2015 :**
  Modification des procédures de décollage vers l'Ouest et Sud sur la piste 25R, suppression du virage 25R long vers les balises SOPOK, PITES et ROUSY – Cessation Environnementale.

- **5 octobre 2023 :**
  Publication de procédures de décollage PBN sur les pistes 07R, 07L, 19, 25R et 25L et suppression des procédures conventionnelles de décollage sauf pour la piste 01.

2.10 Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques

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. La loi 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.

Seule la version présentée le 25 avril 2014 par le Ministre Wathelet a fait l'objet d'une approbation en première lecture par le Conseil des Ministres.

Version n° 1 du 5 mai 2006, Ministre Landuyt :
Projet de loi 51/2466 relatif à la fixation des procédures de vol, discussions en Commission de l'Infrastructure du Parlement Fédéral, projet non suivi.

Version n° 2 du 2 juin 2010, Secrétaire d'État Schouppe :
Avant-projet de loi relative au cadre d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, soumis aux régions, aucun accord de majorité gouvernementale, projet non suivi.

Version n° 3 du 25 avril 2014, Secrétaire d'État Wathelet :
Projet de loi relatif aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronau-

airportmediation
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

tiques en Belgique, et projet de loi relatif au suivi et au contrôle des opérations de vol et restrictions d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National et instituant l'autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles - National. Accord en première lecture du Conseil des Ministres du 25 avril 2014 – Point 49 b) et c), transmis pour consultation aux Régions et pour avis au Conseil d'État, projet non suivi.

Version n° 4 du 13 octobre 2016, Ministre Galant :
Avant-projet de loi relative à l'adoption des procédures de vol et des restrictions d'exploitation et la création de l'autorité indépendante de contrôle concernant l'Aéroport de Bruxelles-National, projet non suivi.

2.11 Loi sur l'Autorité de Contrôle

Seule la version présentée le 25 avril 2014 par le Ministre Wathelet a fait l'objet d'une approbation en première lecture par le Conseil des Ministres.

Version n° 1 du 25 avril 2014, Secrétaire d'État Wathelet :
Projet de loi relatif au suivi et au contrôle des opérations de vol et restrictions d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National et instituant l'autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National. Accord en première lecture du Conseil des Ministres du 25 avril 2014 – Point 49 b) et c), transmis pour consultation aux Régions et pour avis au Conseil d'État, projet non suivi.

2.12 Jurisprudence

- **Jugement du 16 septembre 1988** du Tribunal de première instance de Bruxelles siégeant en référé – n° 43.465, 43.609, 43.911 et 43.706, chambre néerlandophone
- **Jugement du 28 juin 1991** du Tribunal de première instance de Bruxelles, siégeant en audience publique des référés – n° 44.365 du rôle
- **Arrêt du 31 juillet 1991** de la Cour d'Appel de Bruxelles, chambre des vacations, deuxième Section – n° R.G. 421.91, 427.91
- **Jugement du 11 juillet 1996** de la 15ème Chambre du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° R.G. 90/14.504/A
- **Arrêt du 24 janvier 1997** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 9ème chambre bis – n° 1996/AR/2547
- **Jugement du 25 juin 2002** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° A.R. 01/13134/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 14 janvier 2003** du Tribunal de première instance de Bruxelles, chambre néerlandophone – n° 2002/1451.C
- **Arrêt du 10 juin 2003** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 8ème chambre néerlandophone – n° 2003/KR/44
- **Arrêt du 4 novembre 2003** du Conseil d'État – n° 125.056
- **Arrêt du 18 novembre 2003** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 8ème chambre néerlandophone – n° 2003/KR/44
- **Arrêt du 19 décembre 2003** du Conseil d'État - n° 126.669
- **Arrêt du 4 mars 2004** de la Cour de Cassation de Bruxelles, chambre néerlandophone – n° C.03.346 N, C.03.0448.N et C.03.0449.N
- **Arrêt du 17 mars 2004** du Conseil d'État – n° 129.411
- **Arrêt du 21 octobre 2004** du Conseil d'État – n° 136.378
- **Jugement du 2 novembre 2004** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 2004/7477/A – Cessation Environnementale
- **Jugement du 14 décembre 2004** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 2004/980/C
- **Arrêt du 10 janvier 2005** du Conseil d'État – n° 138.978

airportmediation
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

- **Arrêt du 17 février 2005** du Conseil d'État – n° 140.841
- **Arrêt du 17 mars 2005** de la Cour d'Appel de Bruxelles – n° 2004/KR/458
- **Arrêt du 11 mai 2005** du Conseil d'État – n° 144.320
- **Arrêt du 2 juin 2005** du Conseil d'État – n° 145.297
- **Arrêt du 9 juin 2005** de la Cour d'Appel de Bruxelles – n° R.G. 2005/AR/20, Cessation Environnementale
- **Arrêt du 13 juin 2005** du Conseil d'État – n° 145.837
- **Arrêt du 7 juillet 2005** du Conseil d'État – n° 147.401
- **Arrêt du 14 juillet 2005** du Conseil d'État – n° 147.660
- **Arrêt du 22 septembre 2005** du Conseil d'État – n° 149.312
- **Arrêt du 21 décembre 2005** du Conseil d'État – n° 153.074
- **Jugement du 20 janvier 2006** du Tribunal de première instance de Bruxelles néerlandophone – n° 05/1621/C
- **Arrêt du 25 janvier 2006** du Conseil d'État – n° 154.135
- **Arrêt du 21 mars 2006** de la Cour d'Appel de Bruxelles, chambre néerlandophone – n° 2005/KR/298
- **Arrêts du 9 mai 2006** du Conseil d'État – n° 158.547, 158.548 et 158.549
- **Arrêt du 10 mai 2006** du Conseil d'État – n° 158.606
- **Arrêt du 6 juin 2006** du Conseil d'État, chambre néerlandophone – n° 159.614
- **Arrêt du 6 juin 2006** du Conseil d'État, chambre néerlandophone – n° 159.615
- **Arrêt du 14 septembre 2006** de la Cour de Cassation de Bruxelles – n° C.05.0288.F
- **Arrêt du 21 décembre 2006** de la Cour de Cassation de Bruxelles – n° C.05.0464.F – C.05.0465.F et C.05.0466.F
- **Jugement du 22 décembre 2006** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 06/1178/C
- **Jugement du 8 février 2007** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 06/12095/A
- **Arrêt du 4 avril 2007** du Conseil d'État – n° 169.809
- **Arrêt du 29 juin 2007** du Conseil d'État – n° 172.988
- **Arrêt du 3 janvier 2008** de la Cour de Cassation de Bruxelles – n° 2005/KR/298
- **Arrêt du 7 février 2008** du Conseil d'État – n° 179.385
- **Arrêt du 29 mai 2008** de la Cour d'Appel de Bruxelles – n° 2008/4279
- **Arrêt du 17 novembre 2008** en Assemblée Générale du Conseil d'État – n° 187.998
- **Arrêt du 14 juillet 2009** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 17ème chambre – n° R.G. 2007/AR/1024
- **Arrêt du 11 décembre 2009** du Conseil d'État – n° 198.860
- **Arrêt du 13 janvier 2010** du Conseil d'État – n° 199.465
- **Arrêt du 18 mai 2010** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 1ère chambre néerlandophone – n° 2007/AR/2410
- **Arrêt du 25 mai 2010** du Conseil d'État – n° 204.258
- **Jugement du 14 avril 2011** du Tribunal de première instance – n° 79/71/11, R.G. 08/16964/A
- **Arrêt du 19 mai 2011** du Conseil d'État – n° 213.359
- **Arrêt du 19 mai 2011** du Conseil d'État – n° 213.360
- **Arrêt du 10 mai 2012** du Conseil d'État – n° 219.304
- **Arrêt du 22 juin 2012** de la Cour de Cassation – n° C.10.0487.F/1
- **Arrêt du 24 juin 2014** du Conseil d'État – n° 227.805
- **Arrêt du 8 juillet 2014** du Conseil d'État – n° 228.003
- **Arrêt du 8 juillet 2014** du Conseil d'État – n° 228.004
- **Jugement du 31 juillet 2014** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 14/3600/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 7 mai 2015** par défaut du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 15/1013/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 11 mai 2015** par défaut du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 2015/956/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 6 avril 2016** du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles, – n° 15/2896/A, Cessation Environnementale
- **Arrêt du 31 mars 2017** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 18ème Chambre – n° 2011/AR/1971
- **Arrêt du 22 mai 2017** du Conseil d'État – n° 238.283

airportmediation
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

- **Arrêt du 22 mai 2017** du Conseil d'État – n° 238.284
- **Jugement du 19 juillet 2017** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 16/4222/A, Cessation Environnementale
- **Arrêt du 20 octobre 2017** du Conseil d'État – n° 239.474
- **Jugement du 30 mai 2018** du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 16/2053/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 1er février 2019** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 18/4372/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 28 février 2020** du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 018/687/A
- **Arrêt du 22 octobre 2020** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 18ème Chambre – n° 2011/AR/1971
- **Jugement du 9 décembre 2020** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 2018/4372/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 27 janvier 2021** du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 21/31/C
- **Jugement du 13 juin 2023** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 2018/4372/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 30 juin 2021** du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 20/2091/A, Cessation Environnementale
- **Arrêt du 14 novembre 2023** du Conseil d'État – n° 257.894
- **Jugement du 22 décembre 2023** du Tribunal de première instance de Bruxelles, n° 2021/7094/A

2.13 Organisation des vols de nuit depuis 1988

19.12.1988	Décollages sur la 20 et la 25R en fonction des destinations
10.12.1992	Décollages sur la 20 et la 25R avec « Tour du Brabant »
31.10.2002	Concentration de la trajectoire des routes du Nord depuis la 25R
26.12.2002	Concentration de tous les décollages sur le Nord (jamais appliquée)
15.05.2003	Dispersion légère dans la concentration
23.07.2003	Dispersion accentuée dans la concentration
22.04.2004	Dispersion des pistes et trajectoires selon les périodes horaires
02.02.2009	Suppression définitive du Plan de Dispersion
02.02.2009	Décollages mixtes sur la 20 et la 25R en fonction des destinations suivies
25.10.2009	Décollages mixtes sur la 20 et la 25R en fonction des destinations suivies mais avec 3 nuits silencieuses sans décollages
01.07.2010	Décollages mixtes sur la 20 et la 25R en fonction des destinations suivies avec limitation de poids au décollage de maximum 200 tonnes sur la piste 20 et avec 3 nuits silencieuses sans décollages

airportmediation
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

Période	Utilisation de la piste 20	Utilisation de la piste 25R
19.12.1988	02h30 à 06h00, les départs vers Huldenberg et l'Est	23h00 à 06h00, tous les départs vers Nord, Ouest et Sud
10.12.1992	02h00 à 06h00, uniquement les départs vers Huldenberg	23h00 à 06h00, N-O-S, en plus les Heavy vers Huldenberg sont autorisés de 23h00 à 06h00 à décoller de la piste 25R en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
09.12.1993	02h00 à 06h00, uniquement les départs vers Huldenberg	23h00 à 06h00, N-O-S, en plus les Heavy et B727 vers Huldenberg doivent partir de la 25R de 23h00 à 06h00 en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
28.04.1994	01h00 à 06h00, uniquement avions légers vers Huldenberg	23h00 à 06h00, N-O-S, en plus les Heavy, B727 et avions dont les performances ne permettent pas de décoller de la 20 doivent partir de la 25R de 23h00 à 06h00 en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
22.05.1997	01h00 à 06h00, tous les départs vers Chièvres et Huldenberg pour tous types d'avions	23h00 à 06h00 N-O-S, la procédure « Tour du Brabant » n'est plus en service que de 23h00 à 01h00 pour les avions vers Huldenberg dont les performances ne permettent pas de décoller depuis la piste 20
19.04.2001	01h00 à 06h00, uniquement les avions légers vers Chièvres et Huldenberg	23h00 à 06h00 N-O-S, la procédure « Tour du Brabant » est obligatoire de 23h00 à 06h00 pour tous les avions vers Huldenberg dont les performances ne permettent pas de décoller depuis la piste 20
31.10.2002	01h00 à 06h00, uniquement les avions légers vers Chièvres et Huldenberg	23h00 à 06h00, nouvelles routes optimalisées vers Nord, Ouest et Sud. La route du Pajottenland remplace le Tour du Brabant pour les avions lourds en direction d'Huldenberg
26.12.2002	Plus aucun trafic (jamais appliqué, décision reportée puis annulée)	23h00 à 06h00, tous les départs de nuit vers Nord, Sud, Est et Ouest (jamais appliqué, décision reportée puis annulée)
15.05.2003	23h00 à 06h00, uniquement les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un QC inférieur à 4,0	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord ainsi que les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un QC compris entre 4,0 et 12,0 qui font une boucle par le Ring
12.06.2003	23h00 à 06h00, uniquement les avions vers Huldenberg avec un QC inférieur à 4,0	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers Chièvres avec un QC inférieur à 4,0 passent par le canal, les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un QC compris entre 4,0 et 12,0 font une boucle par le Ring
23.07.2003	23h00 à 06h00, tous les avions vers Huldenberg sans limite de QC	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers Chièvres avec un QC inférieur à 4,0 passent par le canal, les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un QC compris entre 4,0 et 12,0 font une boucle par le Ring
22.03.2004	Dispersion de nuit	Dispersion de nuit
18.04.2004	Dispersion de jour	Dispersion de jour
02.02.2009	Suppression de la Dispersion	Suppression de la Dispersion
02.02.2009	23h00 à 06h00, tous les avions vers Huldenberg sans limite de QC (QC 8,0 depuis le 25 octobre 2009)	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers Chièvres avec un QC inférieur à 4,0 passent par le canal, les avions vers Chièvres avec un QC compris entre 4,0 et 12,0 font une boucle par le Ring
01.07.2010	23h00 à 06h00, tous les avions avec un QC de 8,0 vers Huldenberg mais d'une limite maximale de poids au décollage inférieure à 200 tonnes	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers Chièvres avec un QC inférieur à 4,0 passent par le canal, les avions vers Chièvres avec un QC compris entre 4,0 et 8,0 font une boucle par le Ring. Les avions de plus de 200 tonnes vers Huldenberg utilisent les routes de contournement « Zulu » par le Ring

airportmediation
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

2.14 Définition de l'ICAO des normes de vent

L'ICAO par son document 4444 « **Air Traffic Management (PANS-ATM)** » définit au point 7.2 le principe de la sélection des pistes en service ; selon la définition contenue à l'alinéa 7.2.1 du document précité, le terme « piste en service » doit indiquer la ou les pistes qui sont considérées, à un moment bien précis, comme les mieux appropriées *(most suitable)* pour accueillir tous les types d'avions à l'atterrissage ou au décollage dans un aéroport.

Normalement un avion atterrira et décollera face au vent (*headwind)* mais néanmoins pour des raisons de sécurité, de capacité et pour des motifs environnementaux, une piste préférentielle peut être désignée aux fins de l'atténuation du bruit dans certaines limites fixées de valeurs de composantes de vent. Il existe donc de ce fait des pistes préférentielles utilisées prioritairement dans le cadre d'un système préférentiel d'utilisation des pistes (PRS) dans un aéroport, soit avec une marge de tolérance de vent arrière et latéral afin de conserver certaines limites opérationnelles d'utilisation de ces pistes dans une optique de maintien d'une certaine capacité aéroportuaire et/ou dans un but environnemental tout en conservant la priorité à la sécurité des opérations aériennes.

Dès lors une piste qui n'est pas utilisée pour l'atténuation du bruit ni dans le cadre d'un système préférentiel d'utilisation des pistes (PRS) dans un aéroport est une piste non-préférentielle qui n'est utilisée qu'à titre alternatif ou secondaire soit exclusivement en condition face au vent soit suite à la fermeture ou l'indisponibilité temporaire de la piste préférentielle utilisée prioritairement.

Le document ICAO PANS-OPS relatif à la sélection préférentielle des pistes et aux composantes de vent (Doc 8168 Procédures pour les services de navigation aérienne, Exploitation technique des aéronefs, Volume III : Procédures d'exploitation technique des aéronefs, Section 9 Procédures d'atténuation du bruit) III-9-2-1 du 8/11/2018No 1 et les recommandations de l'ICAO en matière d'utilisation de pistes préférentielles en vue de l'atténuation du bruit contenues dans les documents – ICAO, Procédures pour les services de navigation aérienne, Gestion du trafic aérien, 14ème édition, 2001 et ICAO, Procédures pour les services de navigation aérienne, Exploitation technique des aéronefs, Volume I procédures de vol, 5ème édition, 2006 :

ICAO: DOC. 4444

Chapiter 2
NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS AND ROUTES
2.1 NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

2.1.1 Preferred runway directions for take-off and landing, appropriate to the operation, are nominated for noise abatement purposes, the objective being to utilize whenever possible those runways that permit aeroplanes to avoid noise sensitive areas during the initial departure and final approach.

2.1.2 Runways should not normally be selected for preferential use for landing unless they are equipped with suitable glide path guidance, e.g. ILS, or a visual approach slope indicator system for operations in visual meteorological conditions.

2.1.3 A pilot in command can, for reasons of security, refuse to use a runway that has been proposed for noise abatement purposes

airportmediation
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

2.1.4 Noise abatement should not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances :

a) if the runway surface conditions are adversely affected (e.g. by snow, slush, ice or water, mud, rubber, oil or other substances) ;

b) for landing :

1) when the ceiling is lower than 150 m (500 ft) above aerodrome elevation, or if the visibility is less than (1 900 m) ; or

2) if the approach imposes vertical minima higher than 100 m (300 ft) above aerodrome elevation, and

i) when the ceiling is lower than 240 m (800 ft) above the aerodrome elevation ; or

ii) if the visibility is less than 3 000 m ;

c) for takeoff, if the visibility is less than 1 900 m ;

d) when wind shear has been reported or forecast or when adverse weather conditions,

e.g. thunderstorms, are expected to affect the approach or departure ;

e) when the crosswind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt), or if the tailwind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt).

Ces recommandations sont en cours de mise à jour au niveau de l'ICAO pour augmenter ces composantes de vent à 7 nœuds de vent arrière et 20 nœuds de vent traversier moyennant le respect de conditions techniques et de performances supplémentaires qui sont d'ailleurs remplies à l'Aéroport de Bruxelles-National ; puisque l'ICAO a adressé en date du 13 août 2009 une proposition de relèvement des composantes de vent à 7 nœuds de vent arrière, avec une proposition d'amendement à ses recommandations de procédures pour les services de la navigation aérienne et le management du trafic aérien, chapitre 7, procédures pour le service de contrôle des aéroports, point 7.2, sélection de la piste en service, document SP 59/4-09/62.

La commission de navigation aérienne de l'ICAO, par son document AN-WP/8549.PDP du 20 novembre 2011 a établi un rapport préliminaire à une proposition d'amendement au PANS-ATM relatif à la procédure de sélection de la piste utilisée qui prévoit une recommandation de 7 nœuds de vent arrière comme facteur déterminant dans le choix de la piste utilisée pour l'atténuation du bruit. Ce même amendement propose de signaler les rafales dans les bulletins météo à partir du moment où les rafales dépassent la vitesse de 5 nœuds. La Commission a autorisé la transmission de ces propositions aux états contractants ; l'ICAO a adressé aux États Membres en date du 28 février 2013 une proposition d'amendement aux Procédures des Services de Navigation Aérienne relatives à la sélection de la piste en service en fonction des critères de vent en proposant un relèvement de la valeur de vent arrière comme facteur déterminant dans le choix de la piste utilisée pour l'atténuation du bruit de 5 à 7 nœuds, et ce même amendement propose de signaler les rafales dans les bulletins météo à partir du moment où les rafales dépassent la vitesse de 5 nœuds. Les commentaires des États Membres relatifs à cet amendement étaient attendus pour le 14 juin 2013 et cet amendement devait entrer en vigueur pour le 13 novembre 2014.

L'annexe 3 de l'ICAO « Meteorological Service for International Air Navigation » reprend dans sa 17ème édition de juillet 2010 certaines définitions importantes quant à la manière de calculer le vent, les rafales et le vent en altitude :

- ***Vent calme ou wind calm*** : vent de moins d'1 nœud (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind) ;

airportmediation
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

- ***Vent variable ou light wind*** : vent de moins de 3 nœuds (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind) ;
- ***Rafales de vent*** **:** variation de la vitesse du vent moyen de 10 nœuds ou plus au cours des 10 dernières minutes (v*ariations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 10 kt or more*) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c, 2) ;
- ***Rafales de vent lorsque des procedures spéciales de moindre bruit sont appliquées*** **:** variation de la vitesse du vent moyen de 5 nœuds ou plus au cours des 10 dernières minutes (v*ariations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 5 kt or more when noise abatement procedures are applied*) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c ,1) .

L'étude de sécurité sur la limite à 12 nœuds maximum de la petite rafale de vent arrière, réalisée le 14 septembre 2022 par le Médiateur Fédéral, confirme toutes les définitions ICAO et le fait qu'aucune nouvelle étude n'est nécessaire puisque l'instruction DGTA du 17 juillet 2013, la seule validée par les cours et tribunaux, est d'une part détaillée, motivée et claire; et d'autre part conforme à toutes les définitions de l'ICAO.

Aucune critique n'a d'ailleurs été formulée contre cette étude ; ni contre son contenu, ni contre ses conclusions.

De plus, le dernier Jugement du Tribunal de première instance, prononcé le vendredi 22 décembre 2023, confirme la légalité de l'instruction prise sous le Ministre Wathelet du 17 juillet 2013 et valide les conclusions de l'étude de sécurité du 14 septembre 2022 sur le fait que les définitions reprises dans l'instruction du 17 juillet 2013 sont conformes à la législation internationale, sont valides et légales.

2.15 Normes de vent

L'origine de la détermination d'une valeur de composante de vent pour l'utilisation des aéronefs et des pistes se trouve dans une décision de la Federal Aviation Agency (F.A.A.) des États-Unis et prise le 9 août 1960, et publiée au Federal Register du 13 août 1960 en page 7763 : *« F.A.A. Crosswind and Tailwind Take-Off and Landing limitations : « Unless a greater value has been demonstrated and approved, the maximum crosswind takeoff and landing component shall be 20 knots and the maximum tailwind takeoff and landing component shall be 10 knots ».*

2.15.1 Evolution des valeurs des composantes

- **Depuis le 30.01.1978 :**
  15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 8 nœuds de vent arrière (14.7 km/h), sans rafales selon AIP AD.2.EBBR-10 point 5.2.a, dernière version publiée au 26 décembre 2002.

- **12.06.2003 :**
  25 nœuds de vent latéral (46 km/h) et 10 nœuds de vent arrière (18.5 km/h), rafales comprises selon AIP amendement 06/2002, publié le 9 mai 2003, AD 2-EBBR 10, point 5.2.a Preferential Runway System.

airportmediation
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

- **19.02.2004 :**
  15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales comprises selon AIP amendement 02/2004, publié 5 février 2004, AD 2-EBBR-16, point 7.2.a Preferential Runway System.

- **19.02.2004 :**
  25 nœuds de vent latéral (46 km/h) et 10 nœuds de vent arrière (18.5 km/h), rafales comprises selon NOTAM A244/2004.

- **04.03.2004 :**
  15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 10 nœuds de vent arrière (18.5 km/h), rafales comprises selon AIP amendement 03/2004, publié le 4 mars 2004.

- **05.03.2004 :**
  15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 8 nœuds de vent arrière (14.7 km/h) rafales comprises selon NOTAM A291/2004, mais pendant la nuit (23h00 à 05h59 locales) la piste 20 est aussi désignée comme piste préférentielle pour les trafics partant vers les balises de LNO, SPI, SOPOK, PITES ou ROUSY. Cette version corrige l'amendement 03/2004 des AIP paru le 4 mars 2004 et qui devait entrer en vigueur dès le 18 mars 2004.

- **19.03.2004 :**
  Le NOTAM A383/2004 confirme les valeurs de composantes de vent adoptées précédemment mais en restreint leur utilisation jusqu'au 22 mars 2004 à 22h59 locales.



airportmediation
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


LATAM
MYP
TAM

- **22.03.2004 :**
  15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales incluses pour les pistes 25R, 25L, 07R, 07L et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 0 nœud de vent arrière (0 km/h), rafales incluses pour les seules pistes 02 et 20 selon le NOTAM A385/2004.

- **13.05.2004 :**
  15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales incluses pour les pistes 25R, 25L, 07R, 07L et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 0 nœud de vent arrière (0 km/h), rafales incluses pour les seules pistes 02 et 20 selon AIP amendement 05/2004, publié le 29 avril 2004, AD-2-EBBR-25, point 7.2.a et b Preferential Runway System.

- **27.05.2004 :**
  15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales incluses pour les pistes 25R, 25L, 07R, 07L et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales incluses pour la piste 02/20 en atterrissage et en décollage de nuit ; et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 0 nœud de vent arrière rafales incluses pour la piste 02/20 en décollage de jour, selon le NOTAM A 668/2004.

- **17.03.2005 :**
  20 nœuds de vent latéral (36.8 km/h) et 7 nœuds de vent arrière (12.95 km/h), rafales incluses pour les pistes 25R, 25L, 07R, 07L et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales incluses pour la piste 02/20 en atterrissage et en décollage de nuit ; et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 0 nœud de vent arrière, rafales incluses pour la piste 02/20 en décollage de jour, selon l'amendement 03/2005 des AIP.

- **01.07.2010 :**
  7 nœuds de vent arrière définis avec une tolérance comprise de 2 nœuds :

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:

- *When the runway is dry or wet and the crosswind component exceeds 15 kt (gusts included).*
- *When the runway is dry or wet and the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included), including a buffer value of 2 kt.*
- *When the runways are contaminated or when braking action is less than good.*
- *When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.*
- *When pilots report excessive wind at higher altitudes.*
- *When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect arriving or departing traffic.*

When the wind components exceed the indicated values, a runway more into wind will be assigned. However, RWY 07L/R will not be used for landing, except when no other suitable runway is available. In headwind configurations, the crosswind component is not a limiting factor when take-off is conducted on pilot's responsibility and at ATC discretion.

airportmediation
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

- **19.09.2013 (seule norme jugée légale et licite par les cours et tribunaux) :**
  7 nœuds de vent arrière mais les rafales de 5 nœuds qui ne modifient pas la vitesse moyenne du vent sont acceptées sous 12 nœuds :

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

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:

- *When the runway 19 or 25R/L is dry or wet and the crosswind component exceeds 15 kt (gusts included until 20 kt).*
- *When the runway 19 or 25R/L is dry or wet and the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included until 12 kt).*
- *When the runway 19 or 25R/L is contaminated or when braking action is less than good.*
- *When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.*
- *When pilots report excessive wind at higher altitudes.*
- *When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect arriving or departing traffic.*
- *When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.*

When the wind components exceed the indicated values and prevent from using the preferential runway system, the most suitable runway into the wind (01 North, 07R/L East or 19 South) will be assigned. However, RWY 01 and/or RWY 07L/R cannot be used as runway for landing, except when no other suitable runway is available.

Unless any relevant safety factor prevents it, non-preferential RWY 01 and RWY 07R/L are to be assigned for landing only when the wind components exceed the indicated values on the preferential runways 19 or 25R/L and in headwind configuration with tailwind components between 0 and maximum 3 knots (light wind).

In headwind configurations, the crosswind component is not a limiting factor when take-off is conducted on pilot's responsibility and at ATC discretion.

airportmediation
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

- **06.02.2014 (normes jugées illégales par les cours et tribunaux) :**
  7 nœuds de vent arrière sur les pistes préférentielles :

RWY in use	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF and ARR)
Tailwind MAX	0 kts - 3 kts (incl.)	0 kts - 3 kts (incl.)	0 kts - 3 kts (incl.)
Crosswind MAX	20 kts	20 kts	20 kts
RWY in use	**RWY 25L/R**	**RWY 19 (TKOF only)**	
Tailwind MAX	7 kts	7 kts	
Crosswind MAX	20 kts	20 kts	

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:

- *When the crosswind component exceeds 20 kt (gusts included).*
- *When the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included).*
- *When the runways are contaminated or when braking action is less than good.*
- *When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.*
- *When pilots report excessive wind at higher altitudes resulting in go-arounds.*
- *When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect approaching, arriving or departing traffic.*
- *When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.*
- *For landing, when the ceiling is lower than 1.500 m (500 ft) or the VIS is less than 190 m.*
- *For departure, when the VIS is less than 1.900 m.*

Gust components are derived from the maximum 3 second average wind speed which occurred during the last 10 minutes (or a shorter period in case of a marked discontinuity).

2.15.2 Jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles du 22 décembre 2023, Article 159 de la Constitution belge

Les cours et tribunaux n'appliqueront les arrêtés et règlements généraux, provinciaux et locaux, qu'autant qu'ils seront conformes aux lois.

Jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles du 22 décembre 2023 :

« Après avoir écarté, sur pied de l'article 159 de la Constitution, en vue de la résolution du présent litige, l'application de l'instruction du 16 décembre 2013, de l'AIP du 3 avril 2014 qui se fonde sur celui-ci ainsi que du point III.b), dernier alinéa de l'instruction du 17 juillet 2013, en ce qu'il est interprété comme excluant la prise en considération de toutes les rafales inférieures à 12 nœuds, quelle que soit la vitesse moyenne du vent, et la tolérance de 2 nœuds à appliquer sur les valeurs maximales de vent observées,

airportmediation
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

Ordonne à l'État belge de prendre toutes les mesures nécessaires afin de mettre un terme concret et effectif à l'utilisation de la piste 01, telle qu'elle résulte de l'application de l'instruction du 16 décembre 2013 et, plus précisément, en ce que :

- La composante de vent arrière de 7 nœuds est interprétée et appliquée comme une composante de vent maximale, qui ne doit absolument pas être dépassée, alors qu'il s'agit d'une composante de vent moyen qui peut bien être atteinte (7 nœuds inclus) ;
- Toute variation du vent arrière moyen est prise en considération, aussi minime soit-elle, alors que seules les rafales au sens du § 4.1.5.2.c de l'Annexe 3 des recommandations de l'ICAO, soit une variation d'au moins 5 nœuds par rapport à la vitesse moyenne du vent, mesurée sur 3 secondes, doivent être prises en considération ;
- Les dérogations au PRS ont tendance à être fortement anticipées et maintenues bien au-delà de ce qui est nécessaire, alors que (i) l'anticipation ne peut excéder un délai maximal de 30 minutes, (ii) « lorsque les composantes de vent les valeurs indiquées et empêchent d'utiliser le système de pises préférentielles, la piste la plus adaptée au vent (01 Nord, 07R/L Est ou 19 Sud) sera assignée. Toutefois, la piste 01 et/ou la piste 07L/R ne peuvent pas être utilisées comme piste d'atterrissage, sauf si aucune autre piste appropriée n'est disponible. À moins qu'un facteur de sécurité pertinent ne l'empêche, les pistes non préférentielles 01 et 07R/L ne doivent être affectées à l'atterrissage que lorsque les composantes de vent dépassent les valeurs indiquées sur les pistes préférentielles 19 ou 25R/L et en configuration de vent de face avec des composantes de vent arrière comprises entre 0 et 3 nœuds maximum (vent léger) », et (iii) le retour au PRS doit se faire aussi rapidement qu'opérationnellement possible ;
- Seules les prévisions météorologiques sont parfois prises en considération pour justifier une dérogation au PRS ou le refus d'y revenir, alors que SKEYES doit comparer en permanence les prévisions météorologiques et les mesures de vent sur chaque piste, en conformité avec l'instruction du 17 juillet 2013 ; la décision de changer de piste pour un motif lié au dépassement d'une composante de vent doit s'appuyer sur un historique récent des vents et sur des prévisions météorologiques endéans un délai maximal de 30 minutes.

A défaut de satisfaire à la condamnation reprise ci-avant, condamne l'État belge au paiement d'une astreinte de 20.000 € par jour d'utilisation de la piste 01, avec un maximum de 2.000.000 €, pour chaque journée de 24h (de 00h01 à 24h00) où il sera constaté qu'il a été dérogé que PRS alors qu'aucun élément objectif ne permettrait de le justifier qu'il s'agisse :

- Des composantes de vent, sachant que celles-ci doivent être interprétées conformément à ce qui a été rappelé ci-avant et en conformité avec l'instruction du 15 mars 2012, telle que clarifiée par l'instruction du 17 juillet 2013 (sous réserve du point III.b), dernier alinéa de cette instruction ;
- La composante de vent arrière de 7 nœuds inclus, rafales comprises, est une valeur de vent moyen, cette composante peut bien être atteinte ;
- Seules les rafales au sens du § 4.1.5.2.c) de l'Annexe 3 des recommandations de l'ICAO, soit une variation d'au moins 5 nœuds par rapport à la vitesse moyenne du vent, mesurée sur 3 secondes, sont prises en considération ;
- Le délai d'anticipation pour un changement de piste est de trente minutes maximum ;
- « *Lorsque les composantes de vent dépassent les valeurs indiquées et empêchent d'utiliser le système de pistes préférentielles, la piste la plus adaptée au vent (01 Nord, 07R/L Est ou 19 Sud) sera assignée. Toutefois, la piste 01 et/ou la piste 07L/R ne peuvent pas être utilisées comme piste d'atterrissage, sauf si aucune autre piste appropriée n'est disponible. À moins qu'un facteur de sécurité pertinent ne l'empêche, les pistes*

airportmediation
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

non préférentielles 01 et 07R/L ne doivent être affectées à l'atterrissage que lorsque les composantes de vent dépassent les valeurs indiquées sur les pistes préférentielles 19 ou 25R/L et en configuration de vent de face avec des composantes de vent arrière comprises entre 0 et 3 nœuds maximum (vent léger) » ;

- Le retour au PRS doit se faire aussi rapidement qu'opérationnellement possible ;
- De la contamination d'une piste préférentielle ou lorsque le freinage y est moins que « *bon* » ;
- De demandes successives de pilotes en vue d'obtenir un changement de piste pour des raisons de sécurité ;
- De rapports de pilotes signalant un vent excessif à des altitudes plus élevées ;
- D'un cisaillement de vent signalé ou prévu, ou lorsque des orages sont susceptibles d'affecter le trafic à l'arrivée ou au départ ;
- De travaux en cours sur l'une des pistes incluses dans le système de pistes préférentielles ;
- Ou de tout autre motif visé expressément par l'instruction du 15 mars 2012, telle que clarifiée par l'instruction du 17 juillet 2013 (sous réserve de son point III.b), dernier alinéa). »

2.16 Base juridique des dispositions en matière de normes de vent et de sélection des pistes en Belgique

En matière de Droit Aérien en Belgique :

La base des instructions ministérielles qui établissent les procédures aéronautiques (choix des pistes, normes de vent, détermination des procédures d'atterrissage et de décollage, description des trajectoires d'atterrissage et de décollage) repose sur les textes législatifs suivants :

- **Loi du 27 juin 1937** portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne :
- ***Art.5 § 1.*** *Seront de même édictées par arrêté royal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette avigation et à cette circulation, aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires auxquels est soumise l'utilisation de ces domaines et services publics.*

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

- **Arrêté royal du 15 septembre 1994** fixant les règles de l'air, Moniteur belge du 1er décembre1994, abrogé par l'arrêté royal du 19 décembre 2014 :
- ***Article 48 :*** *L'autorité responsable de la fourniture de services de la circulation aérienne fixe les procédures que les contrôleurs de la circulation aérienne sont tenus d'appliquer.*

airportmediation
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

- **Arrêté royal du 19 décembre 2014** relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne :

o ***Article 2 § 2 :*** *Les délimitations de la région d'information de vol de Bruxelles ainsi que celles des régions de contrôle, des zones de contrôle, des routes à service consultatif, des routes ATS, des zones de circulation d'aérodrome et des classes d'espaces aériens ATS comprises dans l'espace aérien défini au § 1er sont fixées par décision du Ministre ou du directeur général.*

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 réglementées. Elles sont définies par le directeur général, qui précise, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant la circulation aérienne.*

- **Arrêté royal du 11 juin 2023** portant exécution du 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, Moniteur belge du 2 août 2023.

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, Aeronautical Information Publication (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 (Continuous Descent Operations) 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 de 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 AIS, 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.*

airportmediation
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

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

En matière d'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 :
  - ***Article 2 :*** *établissant des périodes de nuit sans décollage*

En terme de non-survol de certaines parties du Royaume :

- **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 prérappelé, 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 2.947.

- **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, article 2 :** *Les délimitations de la région d'information de vol de Bruxelles ainsi que celles des régions de contrôle, des zones de contrôle, des routes à service consultatif, des routes ATS, des zones de circulation d'aérodrome et des classes d'espaces aériens ATS comprises dans l'espace aérien défini au § 1er sont fixées par décision du Ministre ou du directeur général et l'article 5 prévoit que: « 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 réglementées. Elles sont définies par le directeur général, qui précise, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant la circulation aérienne ».*

airportmediation
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



2.17 Le système du « Quota Count » la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National

L'accord gouvernemental du 11 février 2000 prévoit l'instauration de mesures de réduction des nuisances sonores qui portent directement sur les avions.

Ces mesures peuvent revêtir trois formes différentes :

- Soit l'interdiction d'accéder à l'Aéroport de Bruxelles-National pour les avions bruyants, entre autre par le biais d'un quota de bruit maximum (QC = Quota Count) par mouvement ;
- Soit l'instauration d'un quota de bruit global par saison ;
- Soit des mesures d'encouragement.

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 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 50,0.

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 en déterminant la quantité maximale de bruit autorisée la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National.

L'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation et l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National complètent ces dispositions.

La quantité de bruit maximale autorisée par mouvement est déterminée pour chaque type d'avion en fonction du certificat acoustique de l'appareil. Cela signifie qu'un avion peu bruyant reçoit un QC faible et un appareil plus bruyant un QC plus élevé.

Les avions ayant un chiffre individuel de QC supérieur à 12,0 sont interdits de vol la nuit (de 23h00 à 06h00) depuis le 1er janvier 2003. Le quota de bruit maximal était encore de 20,0 en juin 2001.

Cela implique que certains types d'avions équipés d'une technologie obsolète ou dont la masse au décollage dépasse largement la moyenne, ne sont plus autorisés. Cette mesure contraignante ne peut être respectée que de deux manières :

- Dans la plupart des cas (Boeing 727 avec hushkit), l'opérateur doit rénover sa flotte, chose déjà réalisée par la plupart des compagnies qui opèrent la nuit à Bruxelles-National ;
- Dans le cas de quelques avions récents mais présentant une grande capacité de chargement (Boeing 747 et DC-10), les opérateurs doivent soit utiliser des avions de remplacement plus petits soit adapter leurs horaires.

airportmediation
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

Depuis le 31 octobre 2004, la période de 06h00 à 07h00 locales, dite « petit matin », est également reprise par une interdiction d'opérer à tout décollage dont le niveau de bruit individuel sera supérieur au QC 24,0. Cela signifie que des avions de type Boeing 747-200, 300 et 400 et Tristar L101 ne peuvent plus décoller entre 06h00 et 06h59 locales. La dernière modification des niveaux individuels de bruit des avions (QC) date du 25 octobre 2009.

La proposition du Ministre Gilkinet du 14 juillet 2023, non suivie d'effets réels, suggérait d'établir un quota saisonnier global de 0,0 QC ; ce qui revenait de facto à interdire tous les vols de nuit.

2.17.1 Avions interdits la nuit (de 23h00 à 05h59) à l'Aéroport de Bruxelles-National

- 1er juillet 2001, les avions qui ont un quota de bruit de 20,0 et plus
- 1er juillet 2002, les avions qui ont un quota de bruit de 16,0 et plus
- 1er janvier 2003, les avions qui ont un quota de bruit de 12,0 et plus
- 1er janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 8,0 et plus

2.17.2 Avions interdits le matin (de 06h00 à 07h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National

- 31 octobre 2004, les avions qui ont un quota de bruit de 24,0 et plus
- 1er janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 12,0 et plus

2.17.3 Avions interdits le jour (de 07h00 à 21h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National

- 1er janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 48,0 et plus

2.17.4 Avions interdits le soir (de 21h00 à 23h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National

- 1er janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 24,0 et plus

AIP : EBBR AD 2.21 Noise Abatement Procedures

1 GENERAL

1.1 Noise Restrictions

Movements of jet aircraft with MTOW ≥ 34 T or with a capacity of more than 19 seats (crew- only seats excl) are restricted:

- *take-off or landing with QC > 8.0 is forbidden between 2200 and 0459 (2100 and 0359);*
- *take-off or landing with QC > 12.0 is forbidden between 0500 and 0559 (0400 and 0459);*
- *take-off with QC > 48.0 is forbidden between 0600 and 1959 (0500 and 1859);*
- *landing with QC > 24.0 is forbidden between 0600 and 1959 (0500 and 1859);*
- *take-off with QC > 24.0 is forbidden between 2000 and 2159 (1900 and 2059);*
- *landing with QC > 12.0 is forbidden between 2000 and 2159 (1900 and 2059).*

airportmediation

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

Exemptions may be granted for:

- *take-off between 2000 and 2159 (1900 and 2059) with QC ≤ 26.0 (with a maximum of 3% of the number of take-offs per year for this time period);*
- *take-off between 2200 and 0459 (2100 and 0359) with QC ≤ 12.0 (with a maximum of 200 take-offs per year*
- *only for aircraft that operated at EBBR between 25 OCT 2008 and 24 OCT 2009);*
- *landing between 2200 and 0459 (2100 and 0359) with QC ≤ 12.0 (with a maximum of 300 exemptions per year.*



airportmediation

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

QC DEPARTURES 0 - 4,0	
Airbus A220-300	0,3 - 1,0
Embraer E190 E2	0,5
Embraer E195 E2	0,5 - 0,6
Airbus 20 Neo	0,6 - 0,8
Bombardier A220-100	0,6
Boeing 737-Max 8	0,7 - 1,2
Airbus 21 Neo	1,1 - 1,8
Bombardier CRJ-900	1,2 - 1,4
Embraer ERJ 175	1,2 - 2,1
Airbus A319	1,3 - 3,3
Bombardier CRJ-1000	1,3 - 1,6
Boeing 737-700	1,4 - 3,9
Airbus A320	1,5 - 3,6
Boeing 737-Max 9	1,5
Embraer ERJ 190	1,5 - 2,9
Airbus A350-900	1,8 - 2,5
Boeing 737-400	1,8 - 3,0
Boeing 757-200	1,9 - 5,2
Boeing 787-800	1,9 - 3,8
Embraer ERJ 195	1,9 - 2,6
Boeing 737-800	2,0 - 3,9
Boeing 787-900	2,8 - 3,8
Airbus A321-200	3,0 - 6,0
Boeing 787-10 Dreamliner	3,5 - 3,8
QC DEPARTURES 4,1 - 8,0	
Airbus A300-600	4,1 - 6,7
Boeing 767-300	6,0 - 14,1
Airbus A330-200	7,7 - 13,2
Airbus A330-300	7,7 - 12,6
Boeing 777F	7,7 - 11,9
QC DEPARTURES 8,1 - 12,0	
Boeing 747-800	8,2 - 8,4
Boeing 777-300	11,0 - 11,9

airportmediation

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

MTOW = MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT	
Bombardier CRJ-900	37 - 38 tons
Embraer ERJ 175	37 - 39 tons
Bombardier CRJ-1000	39 - 41 tons
Embraer ERJ 190	45 - 55 tons
Embraer ERJ 195	49 - 53 tons
Embraer E190 E2	54 tons
Embraer E195 E2	57 - 62 tons
Bombardier A220-100	58 tons
Airbus A220-300	60 - 68 tons
Boeing 737-700	60 - 80 tons
Boeing 737-400	63 - 69 tons
Airbus A319	64 - 77 tons
Airbus A320	67 - 78 tons
Boeing 737-800	67 - 80 tons
Boeing 737-Max 8	69 - 83 tons
Airbus 20 Neo	74 - 79 tons
Airbus A321-200	80 - 94 tons
Airbus 21 Neo	89 - 97 tons
Boeing 737-Max 9	89 tons
Boeing 757-200	100 - 116 tons
ABOVE 136 MTOW	
Airbus A300-600	153 - 172 tons
Boeing 767-300	173 - 188 tons
Airbus A330-300	218 - 238 tons
Boeing 787-800	220 - 228 tons
Airbus A330-200	227 - 242 tons
Boeing 787-900	240 - 255 tons
Boeing 787-10 Dreamliner	251 - 255 tons
Airbus A350-900	255 - 280 tons
Boeing 777F	313 - 348 tons
Boeing 777-300	341 - 352 tons
Boeing 747-400	395 - 413 tons
Boeing 747-800	443 - 448 tons
Airbus A388	575 tons

airportmediation

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



2.18 Les types d'avions

Certaines catégories d'avions, plus que d'autres, génèrent d'importantes nuisances sonores, volent plus bas et sont donc plus bruyants. Le bruit émis d'un avion dépend également de sa motorisation, du nombre de réacteurs, de son poids au décollage et également de facteurs externes comme la température, la pression atmosphérique, la puissance libérée au décollage et de la longueur disponible pour décoller (TORA).

Les documents FAA-N JO 7110.525 du 8 avril 2010 et ICAO DOC 4444 PANS-ATM classifient les avions selon leur poids mais **pour des raisons de turbulences.**

Les avions gros-porteurs sont définis comme étant ceux d'un poids maximum au décollage (MTOW) supérieur à 136 tonnes.

The ICAO wake turbulence category (ITC) is entered in the appropriate single character wake turbulence category indicator in Item 9 of the ICAO mode/ flight plan form and is based on the maximum certificated take-off mass, as follows:

- *H (Heavy) aircraft types of 136 000 kg (300 000 lb) or more;*
- *M (Medium) aircraft types less than 136 000 kg (300 000 lb) and more than 7000 kg (15 500 /b); and*
- *L (Light) aircraft types of 7 000 kg (15 500 lb) or less*

Les principaux avions qui font l'objet de plaintes sont, de façon non exhaustive :

- Les Boeing 767, 777 et 787 ;
- Les Airbus A330 et A340 ;
- Les Boeing cargo 747 ;
- Le Boeing cargo 777 volant de nuit sur base d'un calcul limité de poids ;
- Certains avions militaires C130, C17, C5 Galaxy, KC 135 et Boeing 707 AWACS.

2.19 Cartographie ou cadastre du bruit

Une cartographie claire et précise des zones survolées, et des quartiers impactés, n'existe toujours pas et n'a pas encore été réalisée.

Pourtant, la notification de la décision prise par le Conseil des Ministres du Gouvernement Fédéral en date du **3 décembre 2003** et relative à l'organisation des vols autour de Bruxelles-National précisait bien :

« Le Conseil marque son accord sur le rapport annexé, étant entendu que le régime y approuvé et auquel sera immédiatement donné exécution, est à considérer comme un régime provisoire qui sera réexaminé après évaluation complète et validation du cadastre de bruit sur une période suffisamment longue ».

Résumé de la décision du Conseil des Ministres :

- Régime **provisoire**
- Décision à **réexaminer**
- **Evaluation complète**
- **Validation par un cadastre de bruit**

airportmediation
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

Le Service de Médiation, depuis 2002, plaide pour la réalisation d'une cartographie complète de la situation des survols autour de Bruxelles-National, seule garantie d'obtenir une vision claire et sans détours de la situation exacte quartier par quartier, commune par commune.

Cette cartographie doit déterminer très précisément qui est survolé, à quelles périodes, dans quelles conditions, à quel moment, depuis quelle piste, en fonction de quelle procédure aéronautique, avec quel niveau de bruit, à quelle intensité de passage, avec quelles pointes de bruit et avec quelle fréquence sonore.

Tant que cette cartographie ne sera pas réalisée, chacun pourra prétendre tout et son contraire, sans preuve tangible, sans document scientifique reconnu et fiable, laissant une large porte ouverte à des informations non-fondées et subjectives.

Pour avancer dans le dossier, puisque la cartographie n'avait toujours pas été rédigée depuis décembre 2003, le Médiateur Fédéral a présenté une cartographie complète en date du 3 août 2022, afin de disposer d'une base correcte des communes survolées. Aucune critique n'a été émise ni concernant le contenu de la cartographie ni sur sa réalisation. Cette cartographie fait donc foi.

2.20 Études de sécurité

Il faut considérer que **5 études spécifiques** ont été réalisées en vue de déterminer les valeurs idéales de composantes de vent à l'Aéroport de Bruxelles-National :

- **A.A.C. :** *« Safety case study on cross- and tailwind criteria »*, réalisée pour le compte de Brussels Airport Company en date du 12 mai 2004, et qui recommande une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière pour la piste 25R/L ;
- **DGTA :** *« Etude des performances pour des composantes de 7 nœuds de vent arrière et de 20 nœuds de vent traversier pour une utilisation préférentielle des pistes 25 et 07 (R&L) de l'Aéroport de Bruxelles-National »*, réalisée par la DGTA pour le compte du gouvernement belge en date du 10 janvier 2005, et qui recommande une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière pour la piste 25R/L ;
- **AIRSIGHT :** « *Study on the maximum wind component figures applicable to the use of runways at the Brussels National Airport* », réalisée pour le compte du Gouvernement Fédéral belge en date du 24 septembre 2009, et qui recommande une valeur de composante de 5 nœuds de vent arrière pour la piste 25 R/L, cette étude n'a pas été validée par le Gouvernement ;
- **ENVISA :** *« Etude d'utilisation de la piste 20 à Bruxelles-National »*, réalisée pour la DGTA en date du 3 juillet 2013 ; et qui recommande de limiter le tonnage des avions au décollage sur la piste 20 à maximum 80 tonnes si une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière est définie sur la piste 20 au décollage, étude validée par le gouvernement le 10 juillet 2013.
- **TOUWAIDE :** *« Etude de sécurité sur la limite à 12 nœuds maximum de la petite rafale de vent arrière »* réalisée le 14 septembre 2022 à la demande du SPF Mobilité et Transports ; et qui conclut que *« La norme de vent est le nœud du problème, au plus cette norme sera basse au plus on changera de pistes, au plus elle sera proche des 10 nœuds maximum, au plus on stabilisera l'utilisation des pistes désignées comme préférentielles et on favorisera un sens unique d'utilisation du trafic aérien ».*

airportmediation
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

Cette dernière étude présente l'impact du mode de calcul de la norme de vent (en langage aéronautique « les valeurs de composantes de vent ») sur le choix des pistes, les différentes options dans la détermination de la norme (avec ou sans prise en compte des petites rafales instantanées), la législation en vigueur, les recommandations ICAO, la définition d'un système préférentiel et les recommandations pour les pistes utilisées pour l'atténuation du bruit.

Le Jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles, en date du vendredi 22 décembre 2023, confirme en tous points l'analyse et les conclusions de cette étude de sécurité.

2.21 Traînée de condensation ou contrails

Une **traînée de condensation**, appelé cirrus homogenitus dans le nouvel Atlas international des nuages de 2017, est un nuage qui se forme à l'arrière d'un avion. Ce phénomène physique, qui dépend de phénomènes atmosphériques complexes, a été étudié dès les années 1950 et provient de la condensation de la vapeur d'eau émise par les moteurs d'avion à très haute altitude. Le phénomène est encore plus prévalent si l'air est déjà sursaturé. Sont aussi employées les expressions traînées de vapeur, traînées blanches ou encore contrails (pour **condensation trails**).

Les traînées se produisent généralement à partir de 8.000 mètres d'altitude si le taux d'humidité est de plus de 68 %, et la température inférieure à −39 °C, sur des noyaux de congélations fournis en grande partie par les gaz de combustion. Elles s'estompent en général rapidement par sublimation mais peuvent se transformer, dans certaines conditions d'hygrométrie et de température, en nuages artificiels analogues à des cirrus allongés. Ces nuages artificiels peuvent alors couvrir de vastes surfaces de ciel, notamment dans l'hémisphère nord. Ils peuvent persister durant plusieurs heures, parfois plusieurs dizaines d'heures.

La formation des traînées change l'albédo de l'atmosphère et l'augmentation du trafic aérien mondial produit ainsi un effet sur les échanges énergétiques de l'atmosphère, d'autant plus que le transport aérien tend à augmenter. Ces traînées, par leurs impacts en termes d'effet de serre doubleraient la responsabilité du trafic aérien en termes de contribution au réchauffement, augmentant ainsi une part qu'on estimait autrefois faible par rapport à d'autres modes de transport.

La présence de traînées de condensation est habituellement précisée par le sigle COTRA, contraction de l'expression anglaise Condensation TRails Aloft, dans un rapport météorologique METAR.[3]

Ces traînées sont donc uniquement provoquées par des survols d'avions à haute altitude, et sont surtout bien visibles dans d'excellentes conditions climatiques avec un grand beau temps offrent un ciel bleu dégagé sans aucun nuage.

2.22 Fonds pour l'atténuation des nuisances dans le voisinage de l'Aéroport de Bruxelles-National – FANVA

2.22.1 Création

La loi du 12 août 2000 (MB 31.08.2000, page 29.922) portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses, a créé un fonds budgétaire organique 33-4, soit le Fonds pour l'Atténuation des Nuisances dans le Voisinage de l'Aéroport de Bruxelles-National (FANVA), article 232.

[3] Wikipedia, Traînée de condesation, https://fr.wikipedia.org/wiki/Traînée_de_condensation

airportmediation
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

Nature des recettes affectées au Fonds FANVA :

Les amendes et droits d'utilisation identifiés par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres ainsi que les versements de B.I.A.C. au Trésor qui en résulteraient.

Documents parlementaire **DOC 50 1447/004**, Budget des voies et moyens, pages 69-70 sur les fonds budgétaires :

> *« À l'issue du Conseil des Ministres du 1er juin 2001, a été rappelée la décision de créer le fonds FANVA ainsi que la décision d'instaurer une redevance de bruit de 25 francs le jour et de 30 francs la nuit, par passager ou par 100 kg de cargo. La Cour des comptes constate que le projet de budget pour 2002 ne reprend pas ce fonds dans les tableaux budgétaires, sans toutefois que son existence légale ait été supprimée ».*

2.22.2 Financement

Accord de gouvernement du 22 février 2002 : points 6.1 et 6.2 :

*6.1 Pour ce qui est de la **zone d'isolation**, le scénario suivant est retenu (voir annexe 2): une combinaison OMS de maximum 10 manifestations = 45 dB(A) LAmax et maximum 5 manifestations de = 50 dB(A) LAmax (sur une période de cinq jours) , tous deux combinés avec un Laeq moyen de 26 dB(A) (sur une période de sept jours) compte tenu d'une isolation naturelle d'une maison de 25 dB(A). L'objectif d'isolation dans le cadre duquel il est tenu compte de l'isolation réelle de la maison est un résultat maximal de LAmax 45 dans la chambre à coucher, compte tenu d'un nombre de dépassements admis tel qu'indiqué plus haut et de l'existence de normes d'immission régionales.*

6.2 Les gouvernements concernés approuvent la proposition avancée par le Gouvernement Fédéral telle que formulée à l'annexe 3. S'agissant de la mise en œuvre concrète du programme d'isolation. Cette proposition porte entre autres sur la structure et la gestion du programme et comporte des garanties pour le financement, sa mise au point dans les temps et l'association des communes dans le cadre de cette question. Avant de franchir cette étape, les gouvernements concernés conviennent des principes suivants:

- *Le programme d'isolation ne vaut que pour le parc d'habitations existant à la date d'entrée en vigueur de la norme d'isolation que les Régions doivent intégrer au plus vite dans leur réglementation en matière de construction de nouvelles habitations ;*
- *Il convient de mettre au point une procédure sur la base de critères objectifs, afin que les contours arrêtés sur la base de simulations soient adaptés à la situation concrète sur le terrain ;*
- *Il convient également de clarifier qui décide de répondre à l'offre, le propriétaire ou le locataire; les gouvernements souscrivent au principe selon lequel le locataire doit au besoin pouvoir obliger le propriétaire à répondre à la proposition d'isolation; la problématique du logement social doit également être abordée dans ce cadre;*
- *L'isolation concerne les chambres à coucher; cette notion doit être définie juridiquement de manière correcte ;*
- *Le financement du programme d'isolation est, en fonction des contours, assumé par le propriétaire à concurrence de 15%, 10% ou 0% (pour les deux zones situées le plus au cœur) ;*
- *Afin d'éviter des problèmes juridiques et pratiques, la norme d'isolation restera constante pendant la mise en œuvre du projet d'isolation ;*
- *La tarification convenue par le gouvernement avec B.I.A.C. ne peut plus être augmentée; B.I.A.C. ne peut pas*

airportmediation
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

davantage assumer la charge de dette additionnelle pour accélérer la mise en œuvre du programme; il y a lieu d'élaborer à cette fin un mécanisme qui, sans entraver la position financière de B.I.A.C., permet la mise en œuvre accélérée du programme ainsi que son financement alternatif par le biais d'un préfinancement public ou une garantie publique. De là la distinction opérée entre d'une part, une société de financement (ISOL-FIN) au sein de laquelle les autorités publiques disposent d'une majorité afin que les dettes ne soient pas imputables à B.I.A.C. et, d'autre part, une société d'exploitation (ISOL-EX) permettant néanmoins de garantir un fonctionnement souple et qui exécute le programme arrêté par ISOL-FIN.



2.22.3 Suppression

Ce fonds a été supprimé le 5 mars 2002 en exécution de la décision du Conseil des Ministres du 27 avril 2001 d'en transférer les missions à B.I.A.C., y compris les flux financiers. B.I.A.C. (devenue par après Brussels Airport Company) n'a jamais exécuté ce fonds ni alimenté le fonds.

2.22.4 Questions parlementaires

Sénat de Belgique, question n° 4-4093 du 14 août 2009 :
Aucune activité n'a été enregistrée pour ce fonds organique. Le solde des moyens disponibles est par conséquent « nihil ».

Sénat de Belgique, question n° 4-4820 du 22 octobre 2009 :
Les arrêtés d'exécution n'ont pas été pris. Pas de décision de principe d'une taxe bruit.

airportmediation
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

2.23 Le principe de la dispersion sans mesure préalable d'accompagnement constitue une faute et donc est interdit par décision de justice

Disperser les trajectoires d'avions par une modification de l'utilisation des pistes utilisées sans enquêtes et sans études préalables et appropriées des effets de la décision, sans aucune mesure d'accompagnement ou de compensation pour l'utilisation plus intense de la piste nouvellement utilisée, est une inertie de l'Etat belge qui est constitutive de faute.

Une lecture honnête et indépendante en déduit que toute dispersion sans enquêtes préalables, sans études préalables et sans mesures d'accompagnement préalables est interdite, puisque constitutive de faute.

L'État belge, seule autorité à décider de l'utilisations des pistes et des routes, dans le respect des principes élémentaires de base du Droit Administratif ne peut mentir ni ne commettre intentionnellement de faute.

Dès lors, toutes choses égales par ailleurs et dans l'état actuel de la législation, la dispersion est interdite, car c'est un principe qui est et reste fautif.

2.24 Capacité opérationnelle des pistes

74 mouvements coordonnés par heure sont garantis à Bruxelles-National par :

- ***Article 24*** *de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C. : « le titulaire de la licence garantit la capacité déclarée des pistes à septante-quatre mouvements coordonnés par heure, capacité pouvant être portée à quatre-vingt mouvements par heure ».*

- ***Article 24 § 1er*** *de l'arrêté royal du 25 avril 2014 portant approbation du troisième contrat de gestion conclu entre l'Etat belge et SKEYES : « skeyes garantit la capacité déclarée des pistes à l'Aéroport de Bruxelles-National, en tant qu'aéroport entièrement coordonné, de 74 mouvements coordonnés par heure ».*

Configuration des pistes EBBR	Capacité horaire maximale déclarée
25L/25R	74
07R/07L	67
01/07R	54
01 single	41
19 single	40
25R single	40
25R/19	40
07R single TKOFF	35
25L single TKOFF	35
07L single TKOFF	32

SOURCE : SKEYES, rapport capacité opérationelle 2014

airportmediation
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

2.25 Trafic aérien : nos principaux lieux d'observation

Certains lieux, plus que d'autres, se prêtent à une parfaite observation du trafic aérien, par une vue dégagée, souvent en hauteur, qui offre une excellente visibilité de tous les survols, et parfois même en provenance de plusieurs pistes, ce qui les rend d'autant plus appropriés :

- Meise : Mankevosstraat / Heirbaan
- Beersel : Sanatoriumstraat
- Zaventem : Zeven Tommen, seuil de la piste 01
- Sterrebeek : Oude Keulseweg, pont au-dessus du Ring R.0
- Leefdaal : Langestraat, Bois de Leefdaal
- Overijse : Terhulpensteenweg
- Dilbeek : Berchemstraat, pont au-dessus du Ring R.0
- Haut-Ittre : rue de Wauthier-Braine, fin du Ring R.0
- Waterloo : Route du Lion, Butte du Lion
- Bruxelles-Ville, Neder-Over-Heembeek : Trassersweg
- Bruxelles-Ville, Haren : Harenberg gare RER
- Woluwe-Saint-Pierre : Corniche Verte, balise O.M 01
- Tielt-Winge : Observatoire Vlooybergtoren
- Huldenberg : Chartreuzenberg

airportmediation

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

3. CARTES ET SCHÉMAS DES COMMUNES SURVOLÉES

Conformément à notre mission d'information sur les trajectoires suivies par les avions, telle que définie dans l'article 1er l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National mais aussi aux articles 3 § 1er 3°, 3 § 2 5° et 7° de la loi du 28 avril 2010, nous avons entrepris une description approximative des communes survolées tant à l'atterrissage qu'au décollage par les mouvements d'avions opérés à l'Aéroport de Bruxelles-National, et ce sur base des tracés radar que nous recevons.

Nous attirons particulièrement l'attention sur le fait que la trajectoire suivie par un avion dépend d'un nombre important de facteurs complémentaires (type d'avion, nombre de moteurs, destination, charge en kérosène, poids au décollage, température extérieure, visibilité, pression atmosphérique, conditions météorologiques, humidité de l'air, etc.) ce qui a comme répercussion que les trajectoires « idéales » sont données à titre purement **indicatif. Un même avion ne survolera jamais deux fois exactement le même endroit, toutes choses étant égales par ailleurs.**

Le système préférentiel des pistes 25R/L est toujours établi sous réserve de la disponibilité des pistes pour cause de travaux et d'entretien ou de conditions météorologiques défavorables.

De même, pour **des raisons de sécurité,** le service chargé du contrôle aérien peut à tout moment imposer ou recommander des trajectoires directes *(radar vectoring)* ou procédures différentes par rapport à celles « idéales » décrites, sans autre explication ni commentaire.

Nous réitérons donc les plus nettes réserves sur la description de ces trajectoires, elles ne sont qu'indicatives : un couloir aérien est très large et n'est pas délimité par des talus comme l'est une autoroute.

De ce fait, il n'existe PAS à proprement parler de « route aérienne », puisqu'il s'agit d'une procédure publiée qui n'est ni délimitée par une clôture ni définie comme un couloir. Pour ces motifs, nous évoquerons prioritairement des procédures aéronautiques et non des routes aériennes, car le terme « route » donne l'impression d'une délimitation physique dans l'espace aérien, ce qui n'est pas du tout le cas.

Seules les procédures de précision RNAV qui font évoluer les avions par des points obligatoires de survol, pourraient être qualifiées de « routes » ce qui est le cas de la procédure CIV 1 K qui survole le Canal de Bruxelles.

Les procédures conventionnelles de décollage ont été remplacées le 5 octobre 2023 par des procédures RNAV/PBN sauf pour les décollages depuis la piste 01.

airportmediation

airportmediation.be +32 2 206 28 21

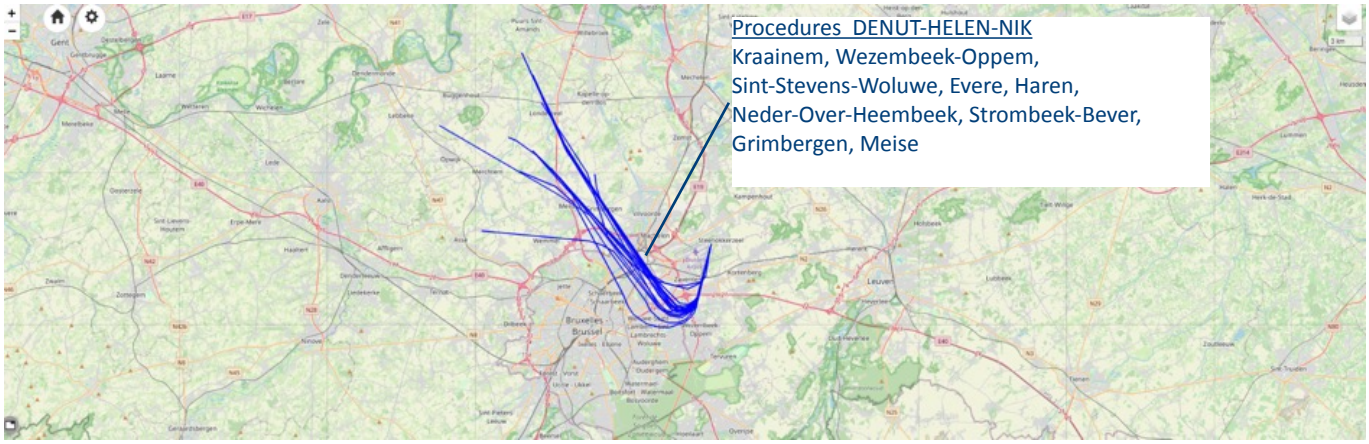
info@airportmediation.be

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

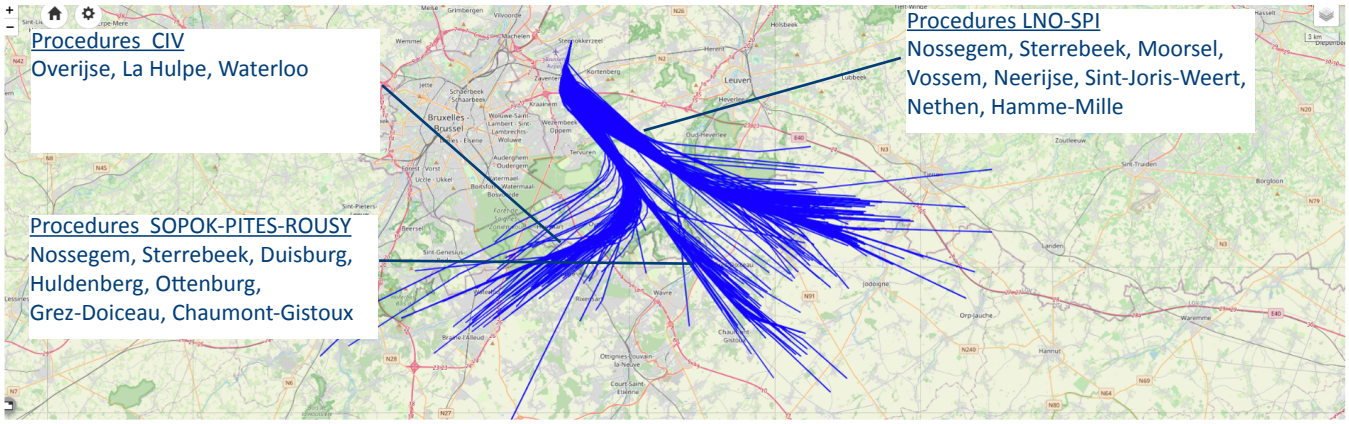


3.1 Cartes des utilisations préférentielles

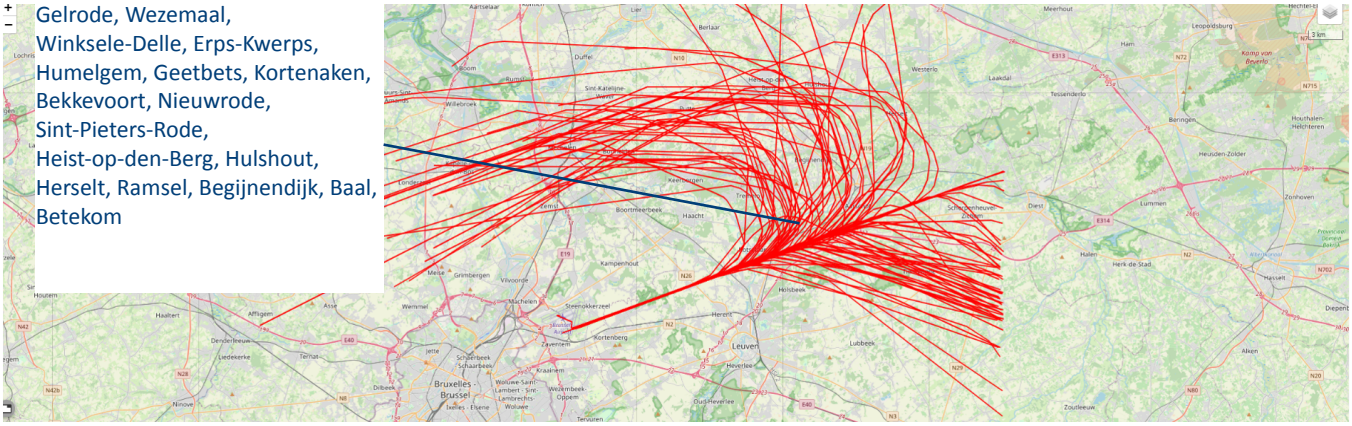
- Décollages piste 19 avec virage droite en procédure LIMA (virage 1.700 pieds)



- Décollages piste 19 avec virage gauche en procédure LIMA (virage 700 pieds)



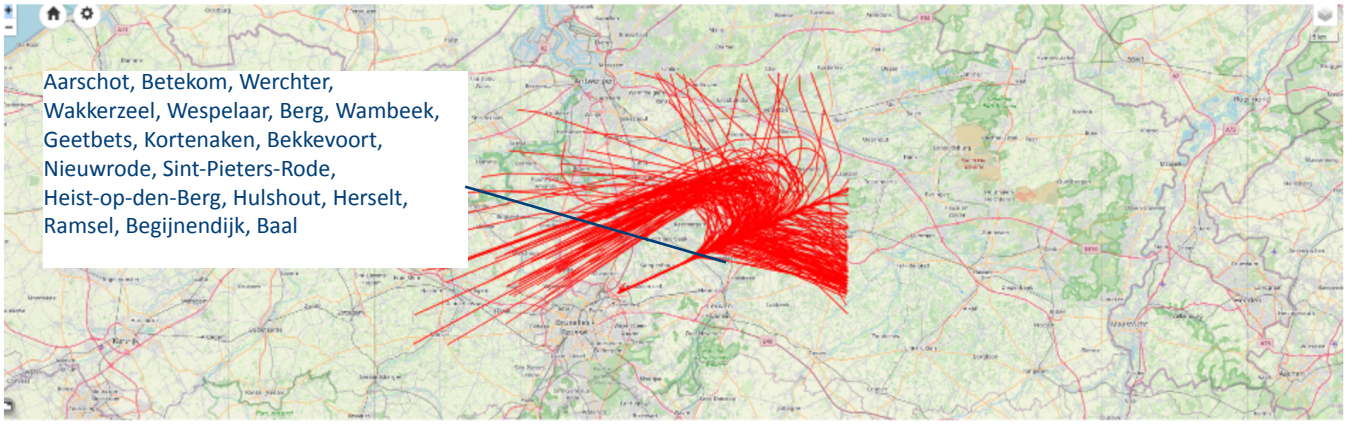
- Atterrissages piste 25L



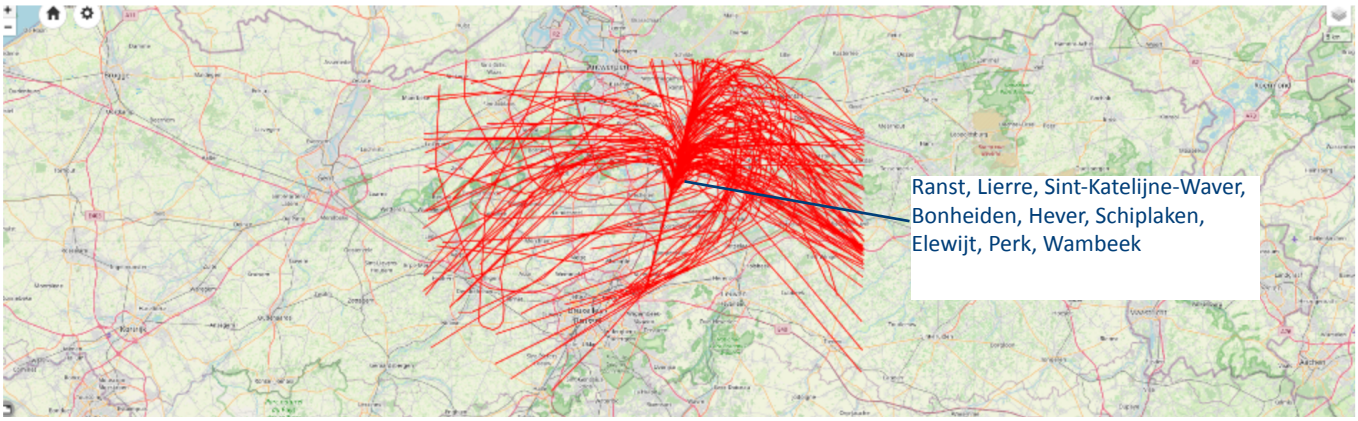
airportmediation
airportmediation.be +32 2 206 28 21
info@airportmediation.be

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

- Atterrissages piste 25R

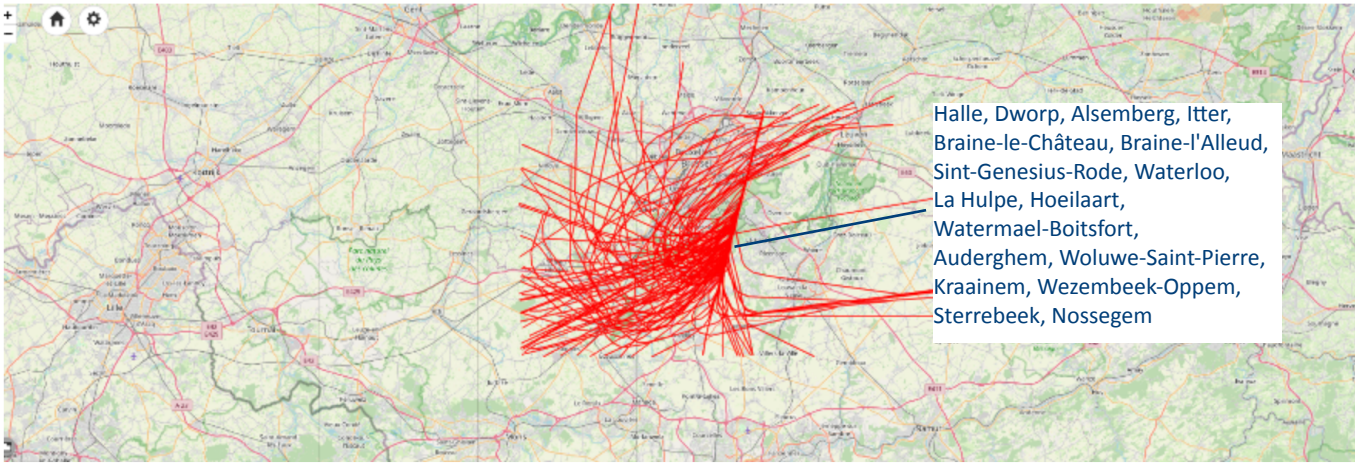


- Atterrissages piste 19



3.2 Cartes des utilisations alternatives non-préférentielles

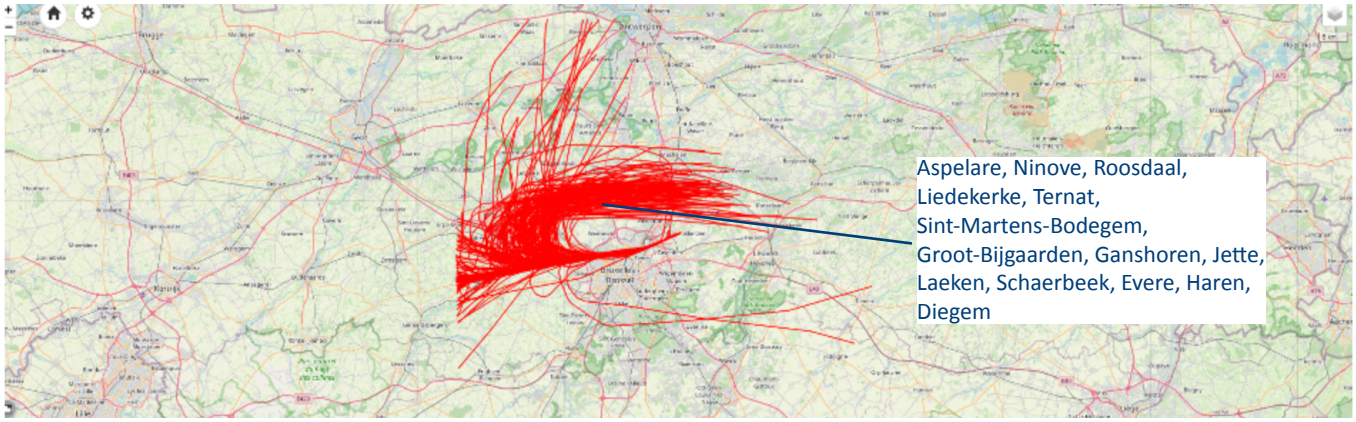
- Atterissages piste 01



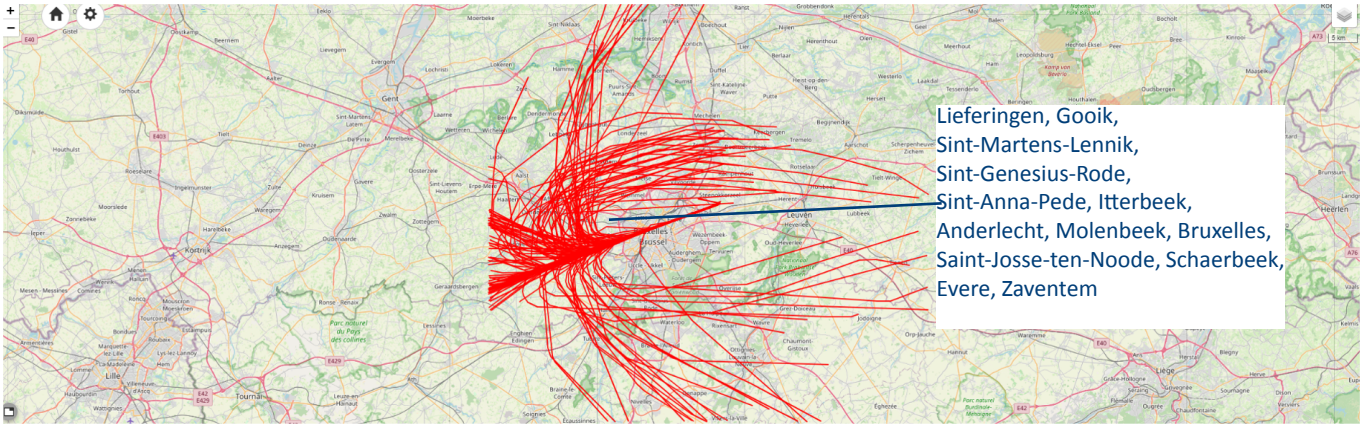
airportmediation
airportmediation.be +32 2 206 28 21
info@airportmediation.be

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

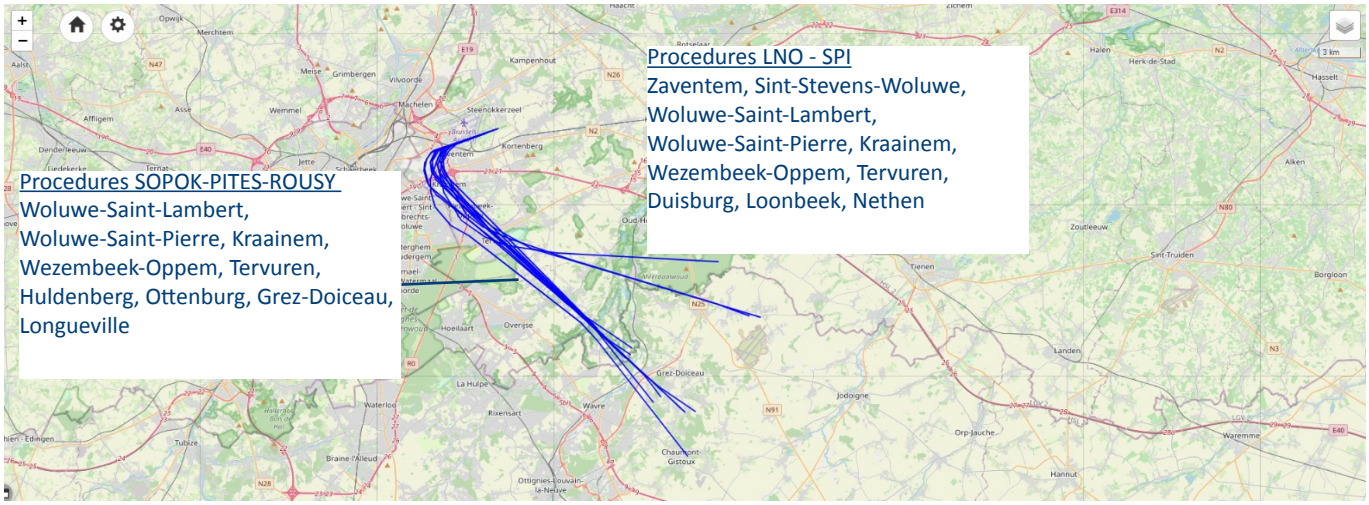
- Atterrissages piste 07L VOR



- Atterrissages piste 07R VOR



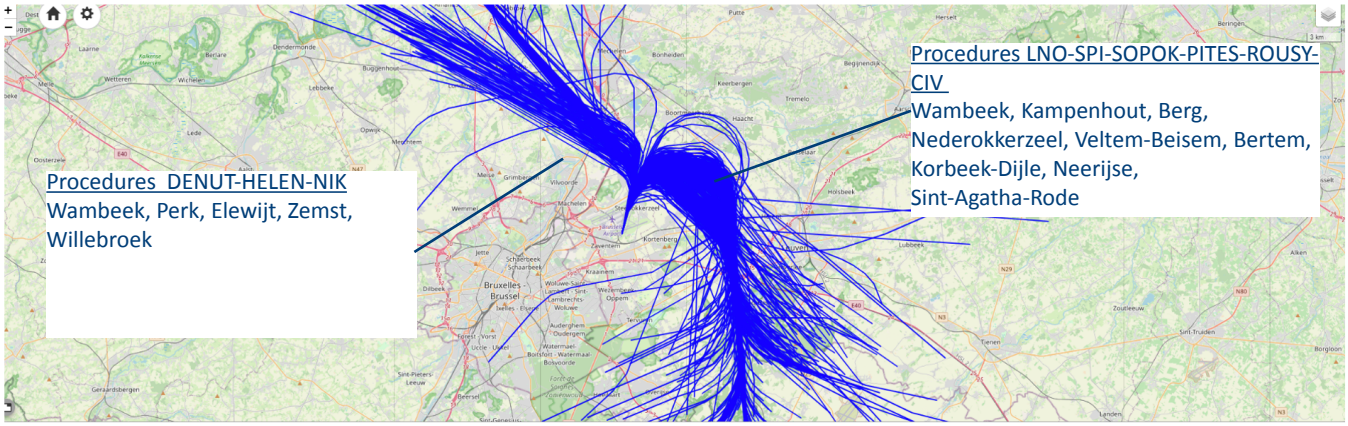
- Décollages piste 25L



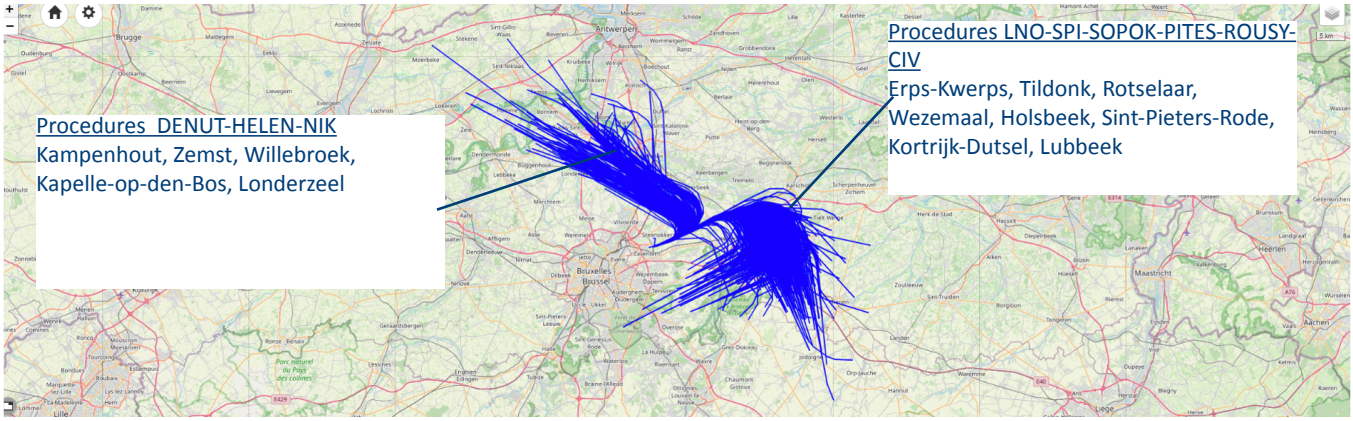
airportmediation
airportmediation.be +32 2 206 28 21
info@airportmediation.be

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

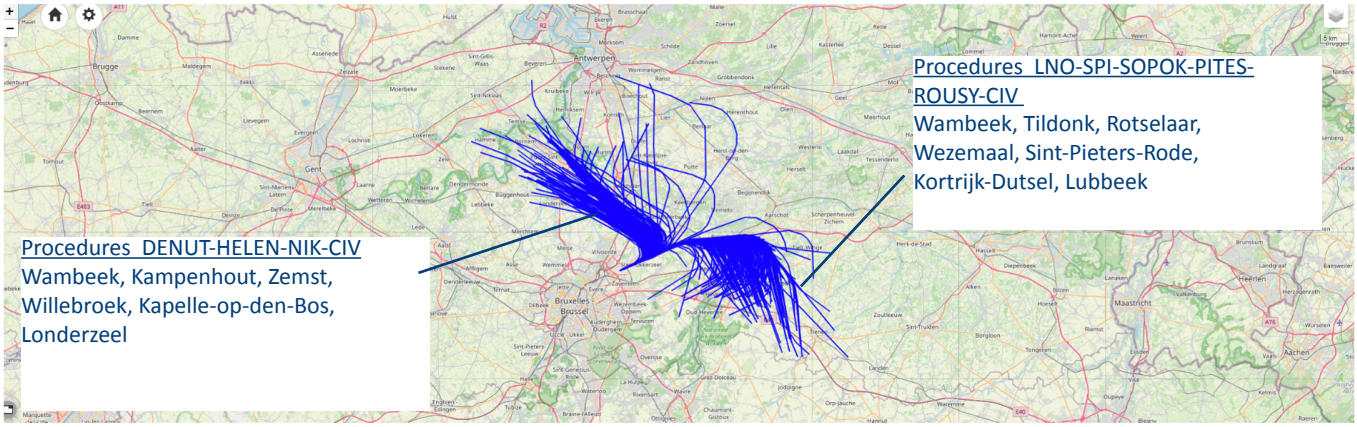
- Décollages piste 01



- Décollages piste 07R « Leuven Rechtdoor »



- Décollages piste 07L « Leuven Rechtdoor »



airportmediation
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

3.3 Tableau actuel horaire du PRS – Preferential Runway System

Utilisation préférentielle des pistes en vigueur depuis le 2 février 2009 :

		0600 to 1559	1600 to 2259	2300 to 0559
MON 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till TUE 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
TUE 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till WED 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
WED 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till THU 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
THU 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till FRI 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
FRI 0500	DEP	25R		25R(3)
Till SAT 0459	ARR	25L/25R	25R/19	25R
SAT 0500	DEP	25R	25R/19	25L(4)
Till SUN 0459	ARR	25L/25R	25R/25L	25L
SUN 0500	DEP	25R/19	25R	19(4)
Till MON 0459	ARR	25R/25L	25L/25R	19

1. *RWY 25R only for traffic via ELSIK, NIK, HELEN, DENUT, KOK and CIV RWY 19 only for traffic via LNO, SPI, SOPOK, PITES, and ROUSY*
   Aircraft with MTOW between 80 and 200 t can use RWY 25R or 19 (at pilot discretion);
   Aircraft with MTOW > 200 t shall use RWY 25R regardless the destination
2. *Arrival on RWY 25L at ATC discretion only*
3. *No airport slot will allocated for take-off between 0000-0500*
4. *No airport slot will allocated for take-off between 2300-0500*

3.4 Trafic aérien : statistiques

3.4.1 Vols de nuit

Le plafond annuel maximal du nombre de créneaux de nuit a été fixé dans le cadre de l'Accord de Gouvernement du 19 décembre 2008 et du Permis d'Environnement du 11 septembre 2008 à maximum 16.000 créneaux de nuit par an à partir de l'année 2009, dont maximum 5.000 créneaux de nuit pour les décollages (contre l'ancien plafond de 10.128 décollages et de 14.872 atterrissages).

Arrêté ministériel du 21 janvier 2009 modifiant l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National.

airportmediation
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

Article 1er. A l'article 2 de l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National, l'alinéa suivant est ajouté :

« 12° créneau horaire nocturne : l'autorisation accordée par le coordonnateur de l'Aéroport de Bruxelles-National, conformément au Règlement (CEE) N° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, d'utiliser toutes les infrastructures de l'Aéroport de Bruxelles-National à une date et à une heure précises d'atterrissage et de décollage pendant la nuit, selon l'attribution faite par le coordonnateur; ».

CHAPITRE IVter. - Nombre annuel maximal de créneaux de nuit
Art. 7ter. Les créneaux horaires de nuit attribués par le coordonnateur de l'Aéroport de Bruxelles- National ne peuvent dépasser, par année calendrier, le nombre de 16.000 dont un maximum de 5.000 créneaux de décollages. »



airportmediation
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

• **Période de nuit de 22h00 à 08h00 du matin :**

1982 : 10.387	1983 : 12.125	1984 : 14.232

• **Période nuit de 23h00 à 06h00 du matin :**

1985 : 15.800	1993 : 15.784	2001 : 20.953
1986 : 23.350	1994 : 18.353	2002 : 19.577
1987 : 28.949	1995 : 20.298	2003 : 20.889
1988 : 33.407	1996 : 21.709	2004 : 23.108
1989 : 34.495	1997 : 24.374	2005 : 24.567
1990 : 35.043	1998 : 24.342	2006 : 24.761
1991 : 29.415	1999 : 24.917	2007 : 25.100
1992 : 19.525	2000 : 23.375	2008 : 17.893

• **Slots de nuit (crénaux horaires de nuit) :**

Nouvelles valeurs limites d'application depuis le début de l'année civile 2009.

SLOTS NUIT	MOUVEMENTS NUIT
2009 : 13.112 (3.124 dep)	2009 : 13.232 (3.631 dep)
2010 : 13.570 (2.899 dep)	2010 : 14.249 (3.591 dep)
2011 : 14.781 (3.397 dep)	2011 : 14.647 (3.827 dep)
2012 : 14.793 (3.817 dep)	2012 : 14.648 (4.206 dep)
2013 : 14.655 (4.070 dep)	2013 : 14.831 (4.508 dep)
2014 : 15.746 (4.396 dep)	2014 : 16.187 (4.682 dep)
2015 : 15.869 (4.463 dep)	2015 : 16.521 (4.981 dep)
2016 : 15.140 (4.457 dep)	2016 : 15.753 (4.941 dep)
2017 : 15.830 (4.574 dep)	2017 : 16.827 (5.082 dep)
2018 : 15.835 (4.616 dep)	2018 : 17.698 (5.379 dep)
2019 : 15.780 (4.581 dep)	2019 : 17.330 (5.314 dep)
2020 : 10.970 (4.480 dep)	2020 : 11.131 (4.632 dep)
2021 : 13.325 (4.709 dep)	2021 : 13. 273 (4.870 dep)
2022 : 15.773 (4.732 dep)	2022 : 16.916 (5.359 dep)
2023 : 15.733 (4.496 dep)	2023 : 16.574 (5.047 dep)

airportmediation

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

3.4.2 Evolution du nombre total annuel de mouvements d'avions

Nombre total de mouvements par an à Bruxelles-National (source Ph. Touwaide) :

1947 : 8.778	1987 : 151.730	2006 : 254.770
1956 : 65.455	1988 : 162.000	2007 : 264.366
1966 : 69.399	1989 : 175.000	2008 : 258.795
1971 : 96.443	1990 : 192.974	2009 : 231.668
1972 : 97.759	1991 : 202.372	2010 : 225.682
1973 : 1 3.333	1992 : 205.324	2011 : 233.758
1974 : 101.716	1993 : 210.893	2012 : 223.430
1975 : 98.291	1994 : 225.662	2013 : 216.678
1976 : 103.795	1995 : 244.752	2014 : 231.528
1977 : 107.407	1996 : 263.854	2015 : 239.349
1978 : 111.185	1997 : 277.006	2016 : 223.687
1979 : 114.661	1998 : 299.935	2017 : 237.888
1980 : 112.425	1999 : 312.892	2018 : 235.459
1981 : 105.066	2000 : 326.050	2019 : 234.460
1982 : 103.870	2001 : 305.535	2020 : 95.813
1983 : 105.446	2002 : 256.873	2021 : 118.733
1984 : 111.603	2003 : 252.230	2022 : 178.930
1985 : 120.994	2004 : 252.066	2023 : 192.257
1986 : 136.569	2005 : 253.257	

3.4.3 Evolution du nombre annuel de passagers

Le nombre total de passagers transportés par an à Bruxelles-National (source Ph. Touwaide) :

1947 : 73.955	1987 : 6.200.000	2006 : 16.707.892
1956 : 540.392	1988 : 7.000.000	2007 : 17.876.618
1966 : 1.634.994	1989 : 6.900.000	2008 : 18.515.730
1971 : 3.109.501	1990 : 8.478.000	2009 : 16.999.154
1972 : 3.303.578	1991 : 8.513.175	2010 : 17.180.606
1973 : 3.790.841	1992 : 9.447.273	2011 : 18.786.034
1974 : 3.937.531	1993 : 10.233.087	2012 : 18.971.332
1975 : 4.105.757	1994 : 11.381.638	2013 : 19.133.222
1976 : 4.313.911	1995 : 12.639.707	2014 : 21.933.190
1977 : 4.562.927	1996 : 13.551.082	2015 : 23.460.018
1978 : 4.844.921	1997 : 15.969.000	2016 : 21.818.418
1979 : 5.148.081	1998 : 18.517.981	2017 : 24.783.911
1980 : 5.105.366	1999 : 20.017.019	2018 : 25.675.939
1981 : 5.256.898	2000 : 21.638.465	2019 : 26.360.003
1982 : 5.229.429	2001 : 19.684.867	2020 : 6.743.395
1983 : 5.250.000	2002 : 14.446.179	2021 : 9.357.221
1984 : 5.500.000	2003 : 15.194.097	2022 : 18.930.698
1985 : 5.500.000	2004 : 15.634.517	2023 : 22.200.755
1986 : 6.000.000	2005 : 16.179.733	

airportmediation

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

3.4.4 Evolution du tonnage annuel du trafic de fret

Le tonnage du trafic de fret par an à Bruxelles-National (source Ph. Touwaide) :

1947 : 1.268
1956 : 12.599
1966 : 52.137
1971 : 112.299
1972 : 111.612
1973 : 112.065
1974 : 111.912
1975 : 119.382
1976 : 140.401
1977 : 138.916
1978 : 143.021
1979 : 156.600
1980 : 165.520
1981 : 164.766
1982 : 157.385
1991 : 316.593
1992 : 314.054
1993 : 306.463
1994 : 381.067
1995 : 441.819
1996 : 464.277
1997 : 531.011 (+14.37%)
1998 : 595.395 (+12.12)
1999 : 674.837 (+13.34)
2000 : 687.385 (+1.86%)
2001 : 583.729 (-15.08%)
2002 : 536.826 (-8.04%)
2003 : 607.136 (+13.10%)
2004 : 664.375 (+9.43%)
2005 : 702.819 (+5.79%)
2006 : 719.561 (+3.90%)
2007 : 783.727 (+8.92%)
2008 : 661.143 (-15.64%)
2009 : 449.132 (-32.07%)
2010 : 476.135 (+6.01%)
2011 : 475.124 (-0.21%)
2012 : 459.265 (-3.34%)
2013 : 429.938 (-6.39%)
2014 : 453.954 (+5.59%)
2015 : 489.303 (+7.79%)
2016 : 494.637 (+1.09%)
2017 : 535.634 (+8.29%)
2018 : 543.493 (+1,47%)
2019 : 500.702 (-7,90%)
2020 : 511.613 (+2,20%)
2021 : 668.110 (+30,59%)
2022 : 621.482 (-7%)
2023 : 585.203 (-5,8%)

3.4.5 Utilisation des pistes

Source : skeyes

- Utilisation globale des pistes en 1996 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	47.76 %	74.60 %	20.93 %
25L	30.07 %	0.05 %	60.08 %
19	3.02 %	5.79 %	0.24 %
01	12.47 %	6.84 %	18.09 %
07R	1.76 %	3.51 %	0.01 %
07L	4.93 %	9.21 %	0.65 %

- Utilisation globale des pistes en 1997 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	57.94 %	86.25 %	29.83 %
25L	31.54 %	0.03 %	62.85 %
19	3.54 %	6.85 %	0.26 %
01	4.49 %	2.52 %	6.44 %
07R	1.12 %	2.24 %	0.00 %
07L	1.37 %	2.12 %	0.62 %

airportmediation
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

- Utilisation globale des pistes en 1998 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	58.48 %	91.38 %	25.57 %
25L	35.27 %	0.23 %	70.31 %
19	3.13 %	5.24 %	1.03 %
01	1.95 %	1.05 %	2.85 %
07R	0.90 %	1.80 %	0.00 %
07L	0.26 %	0.29 %	0.23 %

- Utilisation globale des pistes en 1999 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	56.15 %	90.43 %	21.87 %
25L	35.39 %	0.10 %	70.68 %
19	2.77 %	3.64 %	1.90 %
01	3.59 %	1.71 %	5.48 %
07R	2.00 %	3.99 %	0.01 %
07L	0.09 %	0.12 %	0.07 %

- Utilisation globale des pistes en 2000 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	55.71 %	90.92 %	20.49 %
25L	36.41 %	0.01 %	72.81 %
19	4.39 %	5.47 %	3.31 %
01	2.13 %	0.88 %	3.37 %
07R	1.36 %	2.72 %	0.01 %
07L	0.00 %	0.00 %	0.01 %

- Utilisation globale des pistes en 2001 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	54.40 %	89.73 %	19.00 %
25L	34.31 %	0.02 %	68.66 %
19	4.35 %	3.21 %	5.49 %
01	4.18 %	1.53 %	6.83 %
07R	2.74 %	5.46 %	0.01 %
07L	0.03 %	0.05 %	0.01 %

airportmediation

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

- Utilisation globale des pistes en 2002 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	53.15 %	87.89 %	18.40 %
25L	34.19 %	0.04 %	68.34 %
19	3.04 %	2.44 %	3.64 %
01	5.53 %	1.49 %	9.56 %
07R	3.95 %	7.89 %	0.01 %
07L	0.15 %	0.26 %	0.04 %

- Utilisation globale des pistes en 2003 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	56.58 %	86.35 %	26.80 %
25L	31.03 %	0.03 %	62.02 %
19	2.44 %	3.58 %	1.30 %
01	5.92 %	2.04 %	9.80 %
07R	3.78 %	7.51 %	0.04 %
07L	0.26 %	0.49 %	0.04 %

- Utilisation globale des pistes en 2004 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	50.23 %	76.39 %	24.08 %
25L	30.21 %	0.71 %	59.71 %
19	5.86 %	8.57 %	3.15 %
01	7.82 %	2.61 %	13.04 %
07R	5.46 %	10.92 %	0.00 %
07L	0.41 %	0.81 %	0.02 %

- Utilisation globale des pistes en 2005 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	54.31 %	81.64 %	26.98 %
25L	30.74 %	0.27 %	61.22 %
19	3.79 %	6.41 %	1.17 %
01	6.34 %	2.21 %	10.47 %
07R	4.27 %	8.53 %	0.02 %
07L	0.54 %	0.94 %	0.14 %

airportmediation

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

- Utilisation globale des pistes en 2006 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	54.03 %	75.79 %	32.27 %
25L	26.48 %	0.42 %	52.53 %
19	6.10 %	9.85 %	2.35 %
01	7.41 %	2.42 %	12.41 %
07R	5.20 %	10.06 %	0.35 %
07L	0.78 %	1.46 %	0.10 %

- Utilisation globale des pistes en 2007 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	53.07 %	79.65 %	26.49 %
25L	29.74 %	0.28 %	59.20 %
19	4.24 %	6.71 %	1.77 %
01	6.56 %	1.15 %	11.96 %
07R	5.57 %	10.81 %	0.34 %
07L	0.82 %	1.40 %	0.24 %

- Utilisation globale des pistes en 2008 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	48.87 %	75.67 %	22.06 %
25L	31.27 %	0.34 %	62.20 %
19	6.03 %	9.98 %	2.07 %
01	5.56 %	0.56 %	10.56 %
07R	6.32 %	12.25 %	0.39 %
07L	1.95 %	1.19 %	2.71 %

- Utilisation globale des pistes en 2009 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	51.69 %	79.88 %	23.50 %
25L	28.32 %	0.10 %	56.54 %
19	4.91 %	4.88 %	4.94 %
01	7.13 %	0.33 %	13.93 %
07R	6.94 %	13.84 %	0.05 %
07L	1.01 %	0.97 %	1.04 %

airportmediation
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

- Utilisation globale des pistes en 2010 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	49.86 %	76.76 %	22.97 %
25L	27.59 %	0.11 %	55.08 %
19	3.02 %	3.70 %	2.35 %
01	9.77 %	0.55 %	18.99 %
07R	8.98 %	17.94 %	0.02 %
07L	0.77 %	0.95 %	0.59 %

- Utilisation globale des pistes en 2011 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	52.57 %	80.40 %	24.75 %
25L	28.89 %	0.07 %	57.70 %
19	3.44 %	4.36 %	2.52 %
01	7.37 %	0.06 %	14.68 %
07R	7.21 %	14.42 %	0.00 %
07L	0.52 %	0.69 %	0.36 %

- Utilisation globale des pistes en 2012 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	53.48 %	82.01 %	24.95 %
25L	28.96 %	0.17 %	57.76 %
19	5.97 %	6.31 %	5.63 %
01	5.73 %	0.22 %	11.25 %
07R	5.34 %	10.67 %	0.01 %
07L	0.52 %	0.62 %	0.41 %

- Utilisation globale des pistes en 2013 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	44.85 %	67.71 %	21.99 %
25L	24.08 %	0.37 %	47.79 %
19	7.46 %	8.24 %	6.69 %
01	11.44 %	0.55 %	22.32 %
07R	10.78 %	21.28 %	0.29 %
07L	1.39 %	1.86 %	0.92 %

airportmediation

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

- Utilisation globale des pistes en 2014 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	54.82 %	82.10 %	27.55 %
25L	27.41 %	0.14 %	54.68 %
19	4.04 %	4.07 %	4.01 %
01	6.54 %	0.63 %	12.45 %
07R	6.13 %	12.14 %	0.13 %
07L	1.06 %	0.93 %	1.19 %

- Utilisation globale des pistes en 2015 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	56.68 %	73.14 %	40.22 %
25L	21.15 %	0.09 %	42.21 %
19	7.25 %	12.09 %	2.42 %
01	7.74 %	2.86 %	12.62 %
07R	4.98 %	9.79 %	0.18 %
07L	2.20 %	2.04 %	2.35 %

- Utilisation globale des pistes en 2016 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	54.69 %	80.65 %	28.73 %
25L	26.56 %	0.13 %	52.98 %
19	2.33 %	2.82 %	1.84 %
01	6.19 %	0.06 %	12.33 %
07R	7.36 %	14.35 %	0.37 %
07L	2.87 %	2.00 %	3.75 %

- Utilisation globale des pistes en 2017 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	58.13 %	84.49 %	31.77 %
25L	27.61 %	0.12 %	55.12 %
19	3.19 %	4.30 %	2.07 %
01	4.39 %	0.04 %	8.75 %
07R	4.90 %	9.58 %	0.23 %
07L	1.77 %	1.47 %	2.06 %

airportmediation

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

- Utilisation globale des pistes en 2018 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	52.03 %	76.12 %	27.94 %
25L	24.88 %	0.12 %	49.64 %
19	3.94 %	4.55 %	3.33 %
01	6.95 %	0.06 %	13.84 %
07R	8.70 %	16.78 %	0.62 %
07L	3.49 %	2.36 %	4.63 %

- Utilisation globale des pistes en 2019 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	56.36 %	82.49 %	30.24 %
25L	26.66 %	0.10 %	53.23 %
19	3.34 %	3.80 %	2.89 %
01	3.58 %	0.18 %	6.98 %
07R	6.13 %	11.26 %	1.00 %
07L	3.92 %	2.17 %	5.66 %

- Utilisation globale des pistes en 2020 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	57.46%	74.37%	40.55%
25L	18.30%	0.77%	35.82%
19	13.14%	13.91%	12.37%
01	6.62%	4.35%	8.90%
07R	1.87%	3.47%	0.28%
07L	2.60%	3.14%	2.07%

- Utilisation globale des pistes en 2021 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	60.79%	77.80%	43.77%
25L	18.83%	0.05%	37.61%
19	4.00%	5.78%	2.22%
01	7.35%	0.45%	14.25%
07R	5.13%	10.11%	0.15%
07L	3.90%	5.80%	2.00%

airportmediation

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

- Utilisation globale des pistes en 2022 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	55.15%	75.50%	34.79%
25L	21.53%	0.06%	43.01%
19	3.94%	4.91%	2.97%
01	6.44%	0.19%	12.69%
07R	8.09%	15.63%	0.55%
07L	4.85%	3.72%	5.99%

- Utilisation globale des pistes en 2023 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	53.71%	75.12%	32.30%
25L	22.65%	0.08%	45.22%
19	4.51%	5.50%	3.51%
01	6.68%	0.90%	12.47%
07R	7.51%	14.27%	0.76%
07L	4.94%	4.13%	5.74%

3.4.6 Evolution annuelle de l'utilisation des pistes de 1995 à 2023

Aperçu des mouvements globaux – chiffres de skeyes

Overview movements at Brussels - National						
	2019	2020	2021	2022	2023	%
JAN	17 231	16 885	5 680	10 585	13 140	24,14
FEB	15 518	16 538	4 633	9 930	12 664	27,53%
MAR	18 126	10 894	5 177	13 129	14 773	12,52%
APR	19 710	2 359	5 879	14 836	15 958	7,56%
MAY	21 055	2 859	7 022	16 428	17 596	7,11%
JUN	20 895	3 957	9 543	16 110	17 503	8,65%
JUL	22 599	8 201	13 631	18 204	18 573	2,03%
AUG	21 629	8 474	14 098	17 882	18 067	1,03%
SEP	21 533	7 141	13 953	17 377	17 472	0,55%
OCT	20 622	6 901	13 741	16 819	17 313	2,94%
NOV	18 064	5 297	12 794	13 987	14 783	5,69%
DEC	17 479	6 305	12 584	13 643	14 415	5,66%
TOTAL	234.461	95.811	118.735	178.930	192.257	
% vis-à-vis year before	-0,42%	-59,14%	23,93%	50,70%	7,45%	

airportmediation
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



Chiffres annuels totaux en nombre de mouvements JOUR et NUIT en 2023

Atterrissages en nombre de jour et de nuit

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	8 829	285	3	730	82 090	31 521
1996	23 874	852	18	320	79 281	27 613
1997	8 919	860	4	356	87 056	41 320
1998	4 279	349	7	1 542	105 451	38 343
1999	8 602	108	11	2 976	110 958	34 340
2000	5 494	12	12	5 392	118 702	33 410
2001	10 441	20	10	8 388	104 896	29 030
2002	12 167	53	9	4 631	86 933	23 411
2003	12 234	45	51	1 619	77 424	33 458
2004	16 235	24	3	3 922	74 347	29 978
2005	13 251	171	23	1 485	77 450	34 140
2006	15 806	122	440	2 993	66 920	41 115
2007	15 810	311	447	2 341	78 252	35 019
2008	13 667	3 508	499	2 683	80 486	28 548
2009	16 135	1 209	55	5 721	65 487	27 222
2010	21 427	670	20	2 647	62 150	25 922
2011	17 154	417	-	2 944	67 437	28 926
2012	12 568	461	11	6 285	64 522	27 869
2013	24 185	998	312	7 244	51 773	23 825
2014	14 407	1 380	148	4 644	63 296	31 888
2015	15 100	2 811	214	2 897	50 519	48 139
2016	13 788	4 189	417	2 058	59 259	32 135
2017	10 409	2 451	269	2 464	65 554	37 793
2018	16 295	5 445	734	3 921	58 444	32 888
2019	8 185	6 640	1 176	3 385	62 399	35 446
2020	4 265	991	136	5 929	17 159	19 434
2021	8 459	1 188	88	1 316	22 322	25 982
2022	11 352	5 361	492	2 656	38 474	31 127
2023	11 987	5 517	726	3 377	43 474	31 055

Décollages en nombre de jour et de nuit

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	5 067	1 582	486	1 871	54 297	58 180
1996	9 020	12 148	4 633	7 642	61	98 405
1997	3 464	2 916	3 083	9 424	36	118 656
1998	1 576	441	2 703	7 854	346	137 044
1999	2 682	189	6 268	5 719	156	141 950
2000	1 435	3	4 433	8 912	16	148 220
2001	2 345	69	8 362	4 915	35	137 351
2002	1 899	329	10 036	3 103	45	111 813
2003	2 546	616	9 376	4 470	37	107 793
2004	3 247	1 005	13 595	10 672	878	95 107
2005	2 796	1 192	10 788	8 113	346	103 295
2006	3 085	1 861	12 812	12 550	534	96 533
2007	1 524	1 849	14 290	8 874	366	105 272
2008	721	1 542	15 858	12 913	445	97 922
2009	380	1 129	16 027	5 654	117	92 529
2010	626	1 067	20 240	4 174	122	86 611
2011	67	805	16 857	5 099	84	93 960
2012	244	691	11 924	7 049	189	91 615
2013	596	2 016	23 052	8 925	397	73 351
2014	727	1 073	14 052	4 711	160	95 041
2015	3 422	2 444	11 711	14 465	103	87 524
2016	63	2 237	16 047	3 149	141	90 202
2017	46	1 752	11 397	5 114	138	100 500
2018	76	2 781	19 757	5 352	143	89 617
2019	213	2 545	13 202	4 450	122	96 696
2020	2 078	1 501	1 661	6 668	366	35 624
2021	269	3 445	6 004	3 433	30	46 197
2022	171	3 326	13 982	4 391	50	67 547
2023	861	3 974	13 716	5 290	76	72 203

airportmediation

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

Chiffres annuels totaux en nombre de JOUR

Atterrissages en nombre de jour

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	7 449	285	3	611	77 365	26 684
1996	22 940	849	17	297	72 428	22 930
1997	8 440	860	4	301	80 866	34 200
1998	4 132	349	7	1 506	98 069	31 781
1999	8 367	107	10	2 731	103 679	27 346
2000	5 275	10	12	5 105	111 263	27 227
2001	10 003	20	10	8 198	98 362	23 751
2002	11 650	51	9	4 461	81 566	19 340
2003	11 759	43	51	1 539	70 906	28 070
2004	14 738	24	3	3 561	67 378	24 695
2005	11 817	171	23	1 155	71 681	26 438
2006	14 355	122	440	2 600	63 358	31 084
2007	14 622	311	447	1 705	73 864	25 162
2008	12 733	3 471	417	2 075	75 635	22 616
2009	15 198	1 200	35	4 792	62 684	22 319
2010	19 969	654	13	1 695	58 933	20 914
2011	15 884	417	-	1 675	64 117	23 965
2012	11 675	459	10	5 020	61 107	23 003
2013	22 351	995	281	6 297	48 336	19 754
2014	13 493	1 378	123	3 552	59 787	25 925
2015	13 846	2 719	130	1 902	48 332	41 211
2016	12 769	4 032	354	1 458	55 681	26 740
2017	9 577	2 447	166	1 613	62 001	31 391
2018	14 814	5 327	615	3 044	55 020	26 588
2019	7 359	6 638	910	2 452	58 766	29 078
2020	3 613	979	135	4 958	16 353	15 376
2021	7 605	1 180	58	745	20 726	20 639
2022	9 719	5 359	315	1 699	35 611	25 202
2023	10 446	5 510	443	2 429	40 420	25 361

Décollages en nombre de jour

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	4 730	1 487	452	1 037	51 199	52 120
1996	8 764	11 693	4 549	4 813	46	92 774
1997	3 347	2 772	2 930	5 387	33	112 565
1998	1 544	419	2 640	3 198	314	131 634
1999	2 590	180	6 131	1 360	154	136 430
2000	1 386	3	4 335	4 155	13	143 886
2001	2 212	56	8 176	2 185	35	131 911
2002	1 862	237	9 673	902	42	104 021
2003	2 491	498	9 262	1 262	37	103 007
2004	2 966	735	12 540	7 542	351	91 535
2005	2 485	713	9 221	5 435	90	99 259
2006	2 866	1 258	11 374	10 064	292	92 197
2007	1 476	1 213	13 075	6 885	161	100 335
2008	689	1 219	15 389	11 504	282	94 869
2009	352	972	15 874	4 579	20	90 408
2010	535	802	19 951	3 115	56	84 790
2011	60	571	16 632	3 559	32	92 191
2012	243	499	11 797	5 306	29	89 632
2013	581	1 520	22 790	7 474	47	71 417
2014	707	841	13 953	3 127	14	92 440
2015	3 377	2 040	11 636	12 982	25	84 628
2016	58	1 796	15 908	1 983	25	87 128
2017	45	1 401	11 327	3 586	38	97 468
2018	61	2 250	19 586	3 730	27	86 693
2019	213	2 144	13 128	2 876	21	93 527
2020	1 795	1 318	1 652	5 189	320	32 992
2021	264	2 989	5 992	1 787	10	43 466
2022	169	2 718	13 887	2 664	6	64 664
2023	839	3 225	13 673	3 907	45	69 386

airportmediation

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

Chiffres annuels totaux en nombre de NUIT

Atterrissages en nombre de nuit

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	1 380	0	0	119	4 725	4 837
1996	934	3	1	23	6 853	4 683
1997	479	0	0	55	6 190	7 120
1998	147	0	0	36	7 382	6 562
1999	235	1	1	245	7 279	6 994
2000	219	2	0	287	7 439	6 183
2001	438	0	0	190	6 534	5 279
2002	517	2	0	170	5 367	4 071
2003	475	2	0	80	6 518	5 388
2004	1 497	0	0	361	6 969	5 283
2005	1 434	0	0	330	5 769	7 702
2006	1 451	0	0	393	3 562	10 031
2007	1 188	0	0	636	4 388	9 857
2008	934	37	82	608	4 851	5 932
2009	937	9	20	929	2 803	4 903
2010	1 458	16	7	952	3 217	5 008
2011	1 270	0	0	1 269	3 320	4 961
2012	893	2	1	1 265	3 415	4 866
2013	1 834	3	31	947	3 437	4 071
2014	914	2	25	1 092	3 509	5 963
2015	1 254	92	84	995	2 187	6 928
2016	1 019	157	63	600	3 578	5 395
2017	832	4	103	851	3 553	6 402
2018	1 481	118	119	877	3 424	6 300
2019	826	2	266	933	3 633	6 368
2020	652	12	1	971	806	4 058
2021	854	8	30	571	1 596	5 343
2022	1 633	2	177	957	2 863	5 925
2023	1 541	7	283	948	3 054	5 694

Décollages en nombre de nuit

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	337	95	34	834	3098	6060
1996	256	455	84	2829	15	5631
1997	117	144	153	4037	3	6091
1998	32	22	63	4656	32	5410
1999	92	9	137	4359	2	5520
2000	49	0	98	4757	3	4334
2001	133	13	186	2730	0	5440
2002	37	92	363	2201	3	7792
2003	55	118	114	3208	0	4786
2004	281	270	1055	3130	527	3572
2005	311	479	1567	2678	256	4036
2006	219	603	1438	2486	242	4336
2007	48	636	1215	1989	205	4937
2008	32	323	469	1409	163	3053
2009	28	157	153	1075	97	2121
2010	91	265	289	1059	66	1821
2011	7	234	225	1540	52	1769
2012	1	192	127	1743	160	1983
2013	15	496	262	1451	350	1934
2014	20	232	99	1584	146	2601
2015	45	404	75	1483	78	2896
2016	5	441	139	1166	116	3074
2017	1	351	70	1528	100	3032
2018	15	531	171	1622	116	2924
2019	0	401	74	1574	101	3169
2020	283	183	9	1479	46	2632
2021	5	456	12	1646	20	2731
2022	2	608	95	1727	44	2883
2023	22	749	43	1383	31	2817

airportmediation

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

Pourcentages annuels totaux de JOUR et NUIT en 2023

Atterrissages en % de jour et nuit

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	7,15%	0,23%	0,00%	0,59%	66,49%	25,53%
1996	18,09%	0,65%	0,01%	0,24%	60,08%	20,93%
1997	6,44%	0,62%	0,00%	0,26%	62,85%	29,83%
1998	2,85%	0,23%	0,00%	1,03%	70,31%	25,57%
1999	5,48%	0,07%	0,01%	1,90%	70,68%	21,87%
2000	3,37%	0,01%	0,01%	3,31%	72,81%	20,49%
2001	6,83%	0,01%	0,01%	5,49%	68,66%	19,00%
2002	9,56%	0,04%	0,01%	3,64%	68,34%	18,40%
2003	9,80%	0,04%	0,04%	1,30%	62,02%	26,80%
2004	13,04%	0,02%	0,00%	3,15%	59,71%	24,08%
2005	10,47%	0,14%	0,02%	1,17%	61,22%	26,98%
2006	12,41%	0,10%	0,35%	2,35%	52,53%	32,27%
2007	11,96%	0,24%	0,34%	1,77%	59,20%	26,49%
2008	10,56%	2,71%	0,39%	2,07%	62,20%	22,06%
2009	13,93%	1,04%	0,05%	4,94%	56,54%	23,50%
2010	18,99%	0,59%	0,02%	2,35%	55,08%	22,97%
2011	14,68%	0,36%	0,00%	2,52%	57,70%	24,75%
2012	11,25%	0,41%	0,01%	5,63%	57,76%	24,95%
2013	22,32%	0,92%	0,29%	6,69%	47,79%	21,99%
2014	12,45%	1,19%	0,13%	4,01%	54,68%	27,55%
2015	12,62%	2,35%	0,18%	2,42%	42,21%	40,22%
2016	12,33%	3,75%	0,37%	1,84%	52,98%	28,73%
2017	8,75%	2,06%	0,23%	2,07%	55,12%	31,77%
2018	13,84%	4,63%	0,62%	3,33%	49,64%	27,94%
2019	6,98%	5,66%	1,00%	2,89%	53,23%	30,24%
2020	8,90%	2,07%	0,28%	12,37%	35,81%	40,56%
2021	14,25%	2,00%	0,15%	2,22%	37,61%	43,77%
2022	12,69%	5,99%	0,55%	2,97%	43,01%	34,79%
2023	12,47%	5,74%	0,76%	3,51%	45,22%	32,30%

Décollages en % de jour et nuit

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	4,17%	1,30%	0,40%	1,54%	44,70%	47,89%
1996	6,84%	9,21%	3,51%	5,79%	0,05%	74,60%
1997	2,52%	2,12%	2,24%	6,85%	0,03%	86,25%
1998	1,05%	0,29%	1,80%	5,24%	0,23%	91,38%
1999	1,71%	0,12%	3,99%	3,64%	0,10%	90,43%
2000	0,88%	0,00%	2,72%	5,47%	0,01%	90,92%
2001	1,53%	0,05%	5,46%	3,21%	0,02%	89,73%
2002	1,49%	0,26%	7,89%	2,44%	0,04%	87,89%
2003	2,04%	0,49%	7,51%	3,58%	0,03%	86,35%
2004	2,61%	0,81%	10,92%	8,57%	0,71%	76,39%
2005	2,21%	0,94%	8,53%	6,41%	0,27%	81,64%
2006	2,42%	1,46%	10,06%	9,85%	0,42%	75,79%
2007	1,15%	1,40%	10,81%	6,71%	0,28%	79,65%
2008	0,56%	1,19%	12,25%	9,98%	0,34%	75,67%
2009	0,33%	0,97%	13,84%	4,88%	0,10%	79,88%
2010	0,55%	0,95%	17,94%	3,70%	0,11%	76,76%
2011	0,06%	0,69%	14,42%	4,36%	0,07%	80,40%
2012	0,22%	0,62%	10,67%	6,31%	0,17%	82,01%
2013	0,55%	1,86%	21,28%	8,24%	0,37%	67,71%
2014	0,63%	0,93%	12,14%	4,07%	0,14%	82,10%
2015	2,86%	2,04%	9,79%	12,09%	0,09%	73,14%
2016	0,06%	2,00%	14,35%	2,82%	0,13%	80,65%
2017	0,04%	1,47%	9,58%	4,30%	0,12%	84,49%
2018	0,06%	2,36%	16,78%	4,55%	0,12%	76,12%
2019	0,18%	2,17%	11,26%	3,80%	0,10%	82,49%
2020	4,34%	3,13%	3,47%	13,92%	0,76%	74,37%
2021	0,45%	5,80%	10,11%	5,78%	0,05%	77,80%
2022	0,19%	3,72%	15,63%	4,91%	0,06%	75,50%
2023	0,90%	4,13%	14,27%	5,50%	0,08%	75,12%

airportmediation

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

Pourcentages annuels totaux de JOUR

Atterrissages en % de jour

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	6,63%	0,25%	0,00%	0,54%	68,83%	23,74%
1996	19,20%	0,71%	0,01%	0,25%	60,63%	19,19%
1997	6,77%	0,69%	0,00%	0,24%	64,86%	27,43%
1998	3,04%	0,26%	0,01%	1,11%	72,19%	23,40%
1999	5,88%	0,08%	0,01%	1,92%	72,89%	19,23%
2000	3,54%	0,01%	0,01%	3,43%	74,73%	18,29%
2001	7,13%	0,01%	0,01%	5,84%	70,09%	16,92%
2002	9,95%	0,04%	0,01%	3,81%	69,67%	16,52%
2003	10,46%	0,04%	0,05%	1,37%	63,10%	24,98%
2004	13,35%	0,02%	0,00%	3,23%	61,03%	22,37%
2005	10,62%	0,15%	0,02%	1,04%	64,41%	23,76%
2006	12,82%	0,11%	0,39%	2,32%	56,59%	27,76%
2007	12,59%	0,27%	0,38%	1,47%	63,61%	21,67%
2008	10,89%	2,97%	0,36%	1,77%	64,67%	19,34%
2009	14,31%	1,13%	0,03%	4,51%	59,01%	21,01%
2010	19,54%	0,64%	0,01%	1,66%	57,68%	20,47%
2011	14,98%	0,39%	0,00%	1,58%	60,45%	22,60%
2012	11,53%	0,45%	0,01%	4,96%	60,34%	22,71%
2013	22,80%	1,02%	0,29%	6,42%	49,32%	20,15%
2014	12,94%	1,32%	0,12%	3,41%	57,35%	24,87%
2015	12,80%	2,51%	0,12%	1,76%	44,69%	38,11%
2016	12,64%	3,99%	0,35%	1,44%	55,11%	26,47%
2017	8,93%	2,28%	0,15%	1,50%	57,84%	29,28%
2018	14,05%	5,05%	0,58%	2,89%	52,20%	25,22%
2019	7,00%	6,31%	0,86%	2,33%	55,86%	27,64%
2020	8,72%	2,36%	0,33%	11,97%	39,49%	37,13%
2021	14,93%	2,32%	0,11%	1,46%	40,68%	40,51%
2022	12,48%	6,88%	0,40%	2,18%	45,71%	32,35%
2023	12,35%	6,51%	0,52%	2,87%	47,77%	29,97%

Décollages en % de jour

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	4,26%	1,34%	0,41%	0,93%	46,11%	46,94%
1996	7,15%	9,53%	3,71%	3,92%	0,04%	75,65%
1997	2,63%	2,18%	2,31%	4,24%	0,03%	88,61%
1998	1,10%	0,30%	1,89%	2,29%	0,22%	94,19%
1999	1,76%	0,12%	4,18%	0,93%	0,10%	92,91%
2000	0,90%	0,00%	2,82%	2,70%	0,01%	93,57%
2001	1,53%	0,04%	5,66%	1,51%	0,02%	91,24%
2002	1,60%	0,20%	8,29%	0,77%	0,04%	89,11%
2003	2,14%	0,43%	7,95%	1,08%	0,03%	88,37%
2004	2,56%	0,64%	10,84%	6,52%	0,30%	79,14%
2005	2,12%	0,61%	7,87%	4,64%	0,08%	84,69%
2006	2,43%	1,07%	9,63%	8,53%	0,25%	78,10%
2007	1,20%	0,99%	10,62%	5,59%	0,13%	81,48%
2008	0,56%	0,98%	12,42%	9,28%	0,23%	76,54%
2009	0,31%	0,87%	14,15%	4,08%	0,02%	80,57%
2010	0,49%	0,73%	18,26%	2,85%	0,05%	77,61%
2011	0,05%	0,51%	14,71%	3,15%	0,03%	81,55%
2012	0,23%	0,46%	10,97%	4,94%	0,03%	83,37%
2013	0,56%	1,46%	21,95%	7,20%	0,05%	68,78%
2014	0,64%	0,76%	12,56%	2,82%	0,01%	83,22%
2015	2,94%	1,78%	10,15%	11,32%	0,02%	73,79%
2016	0,05%	1,68%	14,88%	1,86%	0,02%	81,51%
2017	0,04%	1,23%	9,95%	3,15%	0,03%	85,60%
2018	0,05%	2,00%	17,43%	3,32%	0,02%	77,17%
2019	0,19%	1,92%	11,73%	2,57%	0,02%	83,57%
2020	4,15%	3,05%	3,82%	11,99%	0,74%	76,25%
2021	0,48%	5,48%	10,99%	3,28%	0,02%	79,74%
2022	0,20%	3,23%	16,51%	3,17%	0,01%	76,88%
2023	0,92%	3,54%	15,01%	4,29%	0,05%	76,19%

airportmediation
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

Pourcentages annuels totaux de NUIT

Atterrissages en % de nuit

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	12,48%	0,00%	0,00%	1,08%	42,72%	43,73%
1996	7,47%	0,02%	0,01%	0,18%	54,84%	37,47%
1997	3,46%	0,00%	0,00%	0,40%	44,71%	51,43%
1998	1,04%	0,00%	0,00%	0,25%	52,25%	46,45%
1999	1,59%	0,01%	0,01%	1,66%	49,33%	47,40%
2000	1,55%	0,01%	0,00%	2,03%	52,65%	43,76%
2001	3,52%	0,00%	0,00%	1,53%	52,52%	42,43%
2002	5,11%	0,02%	0,00%	1,68%	53,00%	40,20%
2003	3,81%	0,02%	0,00%	0,64%	52,30%	43,23%
2004	10,61%	0,00%	0,00%	2,56%	49,39%	37,44%
2005	9,41%	0,00%	0,00%	2,17%	37,87%	50,55%
2006	9,40%	0,00%	0,00%	2,55%	23,07%	64,98%
2007	7,39%	0,00%	0,00%	3,96%	27,31%	61,34%
2008	7,51%	0,30%	0,66%	4,89%	38,98%	47,67%
2009	9,76%	0,09%	0,21%	9,68%	29,19%	51,07%
2010	13,68%	0,15%	0,07%	8,93%	30,18%	46,99%
2011	11,74%	0,00%	0,00%	11,73%	30,68%	45,85%
2012	8,55%	0,02%	0,01%	12,11%	32,70%	46,60%
2013	17,77%	0,03%	0,30%	9,17%	33,29%	39,44%
2014	7,94%	0,02%	0,22%	9,49%	30,50%	51,83%
2015	10,87%	0,80%	0,73%	8,62%	18,95%	60,03%
2016	9,42%	1,45%	0,58%	5,55%	33,09%	49,90%
2017	7,08%	0,03%	0,88%	7,25%	30,25%	54,51%
2018	12,02%	0,96%	0,97%	7,12%	27,79%	51,14%
2019	6,87%	0,02%	2,21%	7,76%	30,20%	52,94%
2020	10,03%	0,18%	0,02%	14,94%	12,40%	62,43%
2021	10,16%	0,10%	0,36%	6,80%	19,00%	63,59%
2022	14,13%	0,02%	1,53%	8,28%	24,77%	51,27%
2023	13,37%	0,06%	2,46%	8,22%	26,49%	49,40%

Décollages en % de nuit

	01	07L	07R	19	25L	25R
1995	3,22%	0,91%	0,33%	7,97%	29,62%	57,95%
1996	2,76%	4,91%	0,91%	30,52%	0,16%	60,74%
1997	1,11%	1,37%	1,45%	38,28%	0,03%	57,76%
1998	0,31%	0,22%	0,62%	45,58%	0,31%	52,96%
1999	0,91%	0,09%	1,35%	43,08%	0,02%	54,55%
2000	0,53%	0,00%	1,06%	51,48%	0,03%	46,90%
2001	1,56%	0,15%	2,19%	32,11%	0,00%	63,98%
2002	0,35%	0,88%	3,46%	20,99%	0,03%	74,29%
2003	0,66%	1,42%	1,38%	38,74%	0,00%	57,79%
2004	3,18%	3,06%	11,94%	35,43%	5,96%	40,43%
2005	3,33%	5,14%	16,80%	28,71%	2,74%	43,27%
2006	2,35%	6,47%	15,42%	26,66%	2,60%	46,50%
2007	0,53%	7,04%	13,46%	22,03%	2,27%	54,67%
2008	0,59%	5,93%	8,61%	25,86%	2,99%	56,03%
2009	0,77%	4,32%	4,21%	29,61%	2,67%	58,41%
2010	2,53%	7,38%	8,05%	29,49%	1,84%	50,71%
2011	0,18%	6,11%	5,88%	40,24%	1,36%	46,22%
2012	0,02%	4,56%	3,02%	41,44%	3,80%	47,15%
2013	0,33%	11,00%	5,81%	32,19%	7,76%	42,90%
2014	0,43%	4,96%	2,11%	33,83%	3,12%	55,55%
2015	0,90%	8,11%	1,51%	29,77%	1,57%	58,14%
2016	0,10%	8,93%	2,81%	23,60%	2,35%	62,21%
2017	0,02%	6,91%	1,38%	30,07%	1,97%	59,66%
2018	0,28%	9,87%	3,18%	30,15%	2,16%	54,36%
2019	0,00%	7,54%	1,39%	29,59%	1,90%	59,58%
2020	6,11%	3,95%	0,19%	31,93%	0,99%	56,82%
2021	0,10%	9,36%	0,25%	33,80%	0,41%	56,08%
2022	0,04%	11,35%	1,77%	32,23%	0,82%	53,80%
2023	0,44%	14,85%	0,85%	27,41%	0,61%	55,84%

airportmediation

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

3.4.7 Répartition mensuelle de l'utilisation des pistes en 2023

Chiffres mensuels totaux en nombre de mouvements JOUR et NUIT en 2023

- Atterrissages en nombre jour et nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	999	1 095	1 008	1 791	3 049	2 697	1	450	378	39	278	202	11 987
07L	2	5	3	891	1 203	1 665	157	219	865	503	4	0	5 517
07R	0	0	9	56	116	102	57	2	89	295	0	0	726
19	349	31	33	113	35	115	117	99	139	526	1 603	217	3 377
25L	2 956	2 937	3 436	2 702	2 442	795	5 677	6 468	4 674	4 343	3 034	4 010	43 474
25R	2 267	2 263	2 891	2 427	1 964	3 365	3 284	1 792	2 594	2 955	2 462	2 791	31 055

- Décollages en nombre jour et nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	6	134	6	16	188	476	6	8	7	7	4	3	861
07L	206	147	209	558	832	1 180	36	120	222	372	57	35	3 974
07R	829	803	835	2 180	3 420	2 859	160	558	1 142	526	215	189	13 716
19	320	259	238	319	169	906	559	278	413	606	784	439	5 290
25L	4	0	29	17	3	0	10	2	7	2	0	2	76
25R	5 202	4 990	6 075	4 888	4 175	3 343	8 509	8 071	6 942	7 139	6 342	6 527	72 203



airportmediation
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

Chiffres mensuels totaux en nombre de JOUR en 2023

- Atterrissages en nombre de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	908	987	921	1 557	2 616	2 243	1	384	363	39	236	191	10 446
07L	2	5	3	888	1 201	1 663	157	219	865	503	4	0	5 510
07R	0	0	9	29	50	43	15	2	72	223	0	0	443
19	300	0	0	59	0	10	3	16	32	340	1 502	167	2 429
25L	2 791	2 802	3 239	2 448	2 208	778	5 193	5 919	4 302	4 098	2 860	3 782	40 420
25R	1 908	1 879	2 408	2 035	1 620	2 860	2 650	1 273	2 007	2 425	1 975	2 321	25 361

- Décollages en nombre de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	6	134	6	14	187	461	4	7	7	7	4	2	839
07L	158	108	144	444	659	1 005	29	84	215	323	24	32	3 225
07R	827	801	831	2 176	3 401	2 853	160	556	1 141	526	215	186	13 673
19	208	151	123	252	105	817	412	130	251	479	636	343	3 907
25L	1	0	27	13	0	0	0	1	2	1	0	0	45
25R	4 978	4 775	5 811	4 703	4 004	3 149	8 239	7 783	6 693	6 891	6 125	6 235	69 386

Chiffres mensuels totaux en nombre de NUIT en 2023

- Atterrissages en nombre de nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	91	108	87	234	433	454	0	66	15	0	42	11	1 541
07L	0	0	0	3	2	2	0	0	0	0	0	0	7
07R	0	0	0	27	66	59	42	0	17	72	0	0	283
19	49	31	33	54	35	105	114	83	107	186	101	50	948
25L	165	135	197	254	234	17	484	549	372	245	174	228	3 054
25R	359	384	483	392	344	505	634	519	587	530	487	470	5 694

- Décollages en nombre de nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	0	0	0	2	1	15	2	1	0	0	0	1	22
07L	48	39	65	114	173	175	7	36	7	49	33	3	749
07R	2	2	4	4	19	6	0	2	1	0	0	3	43
19	112	108	115	67	64	89	147	148	162	127	148	96	1 383
25L	3	0	2	4	3	0	10	1	5	1	0	2	31
25R	224	215	264	185	171	194	270	288	249	248	217	292	2 817

airportmediation

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


القطرية
QATAR

Pourcentages mensuels totaux en nombre de mouvement JOUR et NUIT en 2023

- Atterrissages en % de jour et nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	15,20%	17,30%	13,66%	22,44%	34,61%	30,86%	0,01%	4,98%	4,33%	0,45%	3,77%	2,80%	12,47%
07L	0,03%	0,08%	0,04%	11,17%	13,66%	19,05%	1,69%	2,43%	9,90%	5,81%	0,05%	0,00%	5,74%
07R	0,00%	0,00%	0,12%	0,70%	1,32%	1,17%	0,61%	0,02%	1,02%	3,41%	0,00%	0,00%	0,76%
19	5,31%	0,49%	0,45%	1,42%	0,40%	1,32%	1,26%	1,10%	1,59%	6,07%	21,72%	3,01%	3,51%
25L	44,97%	46,39%	46,56%	33,86%	27,72%	9,10%	61,09%	71,63%	53,48%	50,14%	41,11%	55,54%	45,22%
25R	34,49%	35,74%	39,17%	30,41%	22,30%	38,51%	35,34%	19,84%	29,68%	34,12%	33,36%	38,66%	32,30%

- Décollages en % de jour et nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	0,09%	2,12%	0,08%	0,20%	2,14%	5,43%	0,06%	0,09%	0,08%	0,08%	0,05%	0,04%	0,90%
07L	3,14%	2,32%	2,83%	6,99%	9,47%	13,46%	0,39%	1,33%	2,54%	4,30%	0,77%	0,49%	4,13%
07R	12,62%	12,68%	11,30%	27,33%	38,92%	32,62%	1,72%	6,17%	13,08%	6,08%	2,90%	2,63%	14,27%
19	4,87%	4,09%	3,22%	4,00%	1,92%	10,34%	6,02%	3,08%	4,73%	7,00%	10,59%	6,10%	5,50%
25L	0,06%	0,00%	0,39%	0,21%	0,03%	0,00%	0,11%	0,02%	0,08%	0,02%	0,00%	0,03%	0,08%
25R	79,21%	78,79%	82,18%	61,27%	47,51%	38,14%	91,69%	89,31%	79,49%	82,51%	85,68%	90,72%	75,12%

Pourcentages mensuels totaux de JOUR en 2023

- Atterrissages en % de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	15,37%	17,40%	14,00%	22,19%	34,00%	29,52%	0,01%	4,91%	4,75%	0,51%	3,59%	2,96%	12,35%
07L	0,03%	0,09%	0,05%	12,66%	15,61%	21,89%	1,96%	2,80%	11,32%	6,59%	0,06%	0,00%	6,51%
07R	0,00%	0,00%	0,14%	0,41%	0,65%	0,57%	0,19%	0,03%	0,94%	2,92%	0,00%	0,00%	0,52%
19	5,08%	0,00%	0,00%	0,84%	0,00%	0,13%	0,04%	0,20%	0,42%	4,46%	22,84%	2,58%	2,87%
25L	47,23%	49,39%	49,22%	34,89%	28,69%	10,24%	64,76%	75,76%	56,30%	53,72%	43,48%	58,54%	47,77%
25R	32,29%	33,12%	36,60%	29,01%	21,05%	37,65%	33,05%	16,29%	26,27%	31,79%	30,03%	35,92%	29,97%

- Décollages en % de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	0,10%	2,24%	0,09%	0,18%	2,24%	5,56%	0,05%	0,08%	0,08%	0,09%	0,06%	0,03%	0,92%
07L	2,56%	1,81%	2,07%	5,84%	7,89%	12,13%	0,33%	0,98%	2,59%	3,93%	0,34%	0,47%	3,54%
07R	13,39%	13,42%	11,97%	28,62%	40,70%	34,44%	1,81%	6,49%	13,73%	6,39%	3,07%	2,74%	15,01%
19	3,37%	2,53%	1,77%	3,31%	1,26%	9,86%	4,66%	1,52%	3,02%	5,82%	9,08%	5,05%	4,29%
25L	0,02%	0,00%	0,39%	0,17%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,02%	0,01%	0,00%	0,00%	0,05%
25R	80,58%	80,00%	83,71%	61,87%	47,92%	38,01%	93,16%	90,91%	80,55%	83,76%	87,45%	91,72%	76,19%

airportmediation

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

Pourcentages mensuels totaux de NUIT en 2023

- Atterrissages en % de nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	13,70%	16,41%	10,88%	24,27%	38,87%	39,75%	0,00%	5,42%	1,37%	0,00%	5,22%	1,45%	13,37%
07L	0,00%	0,00%	0,00%	0,31%	0,18%	0,18%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,06%
07R	0,00%	0,00%	0,00%	2,80%	5,92%	5,17%	3,30%	0,00%	1,55%	6,97%	0,00%	0,00%	2,46%
19	7,38%	4,71%	4,13%	5,60%	3,14%	9,19%	8,95%	6,82%	9,74%	18,01%	12,56%	6,59%	8,22%
25L	24,85%	20,52%	24,63%	26,35%	21,01%	1,49%	37,99%	45,11%	33,88%	23,72%	21,64%	30,04%	26,49%
25R	54,07%	58,36%	60,38%	40,66%	30,88%	44,22%	49,76%	42,65%	53,46%	51,31%	60,57%	61,92%	49,40%

- Décollages en % de nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2023
01	0,00%	0,00%	0,00%	0,53%	0,23%	3,13%	0,46%	0,21%	0,00%	0,00%	0,00%	0,25%	0,44%
07L	12,34%	10,71%	14,44%	30,32%	40,14%	36,53%	1,61%	7,56%	1,65%	11,53%	8,29%	0,76%	14,85%
07R	0,51%	0,55%	0,89%	1,06%	4,41%	1,25%	0,00%	0,42%	0,24%	0,00%	0,00%	0,76%	0,85%
19	28,79%	29,67%	25,56%	17,82%	14,85%	18,58%	33,72%	31,09%	38,21%	29,88%	37,19%	24,18%	27,41%
25L	0,77%	0,00%	0,44%	1,06%	0,70%	0,00%	2,29%	0,21%	1,18%	0,24%	0,00%	0,50%	0,61%
25R	57,58%	59,07%	58,67%	49,20%	39,68%	40,50%	61,93%	60,50%	58,73%	58,35%	54,52%	73,55%	55,84%



airportmediation
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

3.4.8 Les roses de vent mensuelles en 2023



airportmediation
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



3.5 Répartition par procédure aéronautique SID des décollages depuis les pistes 25R/L 2016 - 2023

		2016		2017		2018		2019	
RIGHT	DENUT	7 581	8,54%	8 725	8,81%	8 659	9,83%	8 825	9,28%
	HELEN	5617	6,33%	6132	6,19%	4598	5,22%	4751	5,22%
	NICKY	10191	11,48%	11284	11,40%	9754	11,07%	10658	11,07%
	KOK	97	0,11%	102	0,10%	117	0,13%	142	0,13%
	ELSIK	64	0,07%	64	0,06%	39	0,04%	43	0,04%
	CIV RING	16012	18,04%	17601	17,78%	16371	18,58%	17970	18,58%
	ZULU	705	0,79%	636	0,64%	633	0,72%	882	0,72%
	TOTAL	40 267	45,37%	44 544	45,00%	40 171	45,60%	43 271	45,50%
LEFT	LNO	2462	2,77%	2639	2,67%	2988	3,39%	3713	3,90%
	SPI	5138	5,79%	6038	6,10%	4559	5,18%	5116	5,38%
	SOPOK	21143	23,82%	23650	23,89%	21600	24,52%	22170	23,31%
	PITES	1539	1,73%	1828	1,85%	1095	1,24%	1465	1,54%
	ROUSY	10435	11,76%	12130	12,25%	11094	12,59%	11800	12,41%
	TOTAL	40717	45,88%	46285	46,75%	41336	45,92%	44264	46,54%
STRAIGHT AHEAD	CIV CANAL	7061	7,96%	7507	7,58%	6096	6,92%	7185	7,55%
	DELTA	710	0,80%	660	0,67%	493	0,56%	383	0,40%
	TOTAL	7771	8,76%	8167	8,25%	6589	7,48%	7568	7,96%
	TOTAL ALL	88 755		98 996		88 096		95 103	

airportmediation

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

		2020		2021		2022		2023	
RIGHT	DENUT	3 479	10,04%	3 863	8,60%	5 818	8,79%	6 182	8,71%
	HELEN	2065	5,96%	2512	5,59%	3762	5,69%	3 949	5,56%
	NICKY	3706	10,69%	4033	8,98%	5845	8,83%	6 482	9,13%
	KOK	65	0,19%	67	0,15%	72	0,11%	56	0,08%
	ELSIK	15	0,04%	35	0,08%	40	0,06%	41	0,06%
	CIV RING	6494	18,74%	9842	21,92%	13015	19,67%	14 023	19,75%
	ZULU	832	2,40%	617	1,37%	597	0,90%	663	0,93%
	TOTAL	16 656	48,05%	20 969	46,70%	29 149	44,05%	31 396	44,21%
LEFT	LNO	1440	4,15%	1736	3,87%	2565	3,88%	2 561	3,61%
	SPI	2083	6,01%	2047	4,56%	3544	5,36%	4 360	6,14%
	SOPOK	7203	20,78%	7440	16,57%	12669	19,15%	13 439	18,92%
	PITES	522	1,51%	1692	3,77%	2031	3,07%	2 587	3,64%
	ROUSY	3625	10,46%	5422	12,08%	9465	14,30%	9 284	13,07%
	TOTAL	14873	42,91%	18337	40,84%	30274	45,75%	32 231	45,39%
STRAIGHT AHEAD	CIV CANAL	2796	8,07%	4878	10,86%	6161	9,31%	6 701	9,44%
	DELTA	336	0,97%	718	1,60%	585	0,88%	685	0,96%
	TOTAL	3132	9,04%	5596	12,46%	6746	10,20%	7 386	10,40%
	TOTAL ALL	34 661		44 902		66 169		71 013	

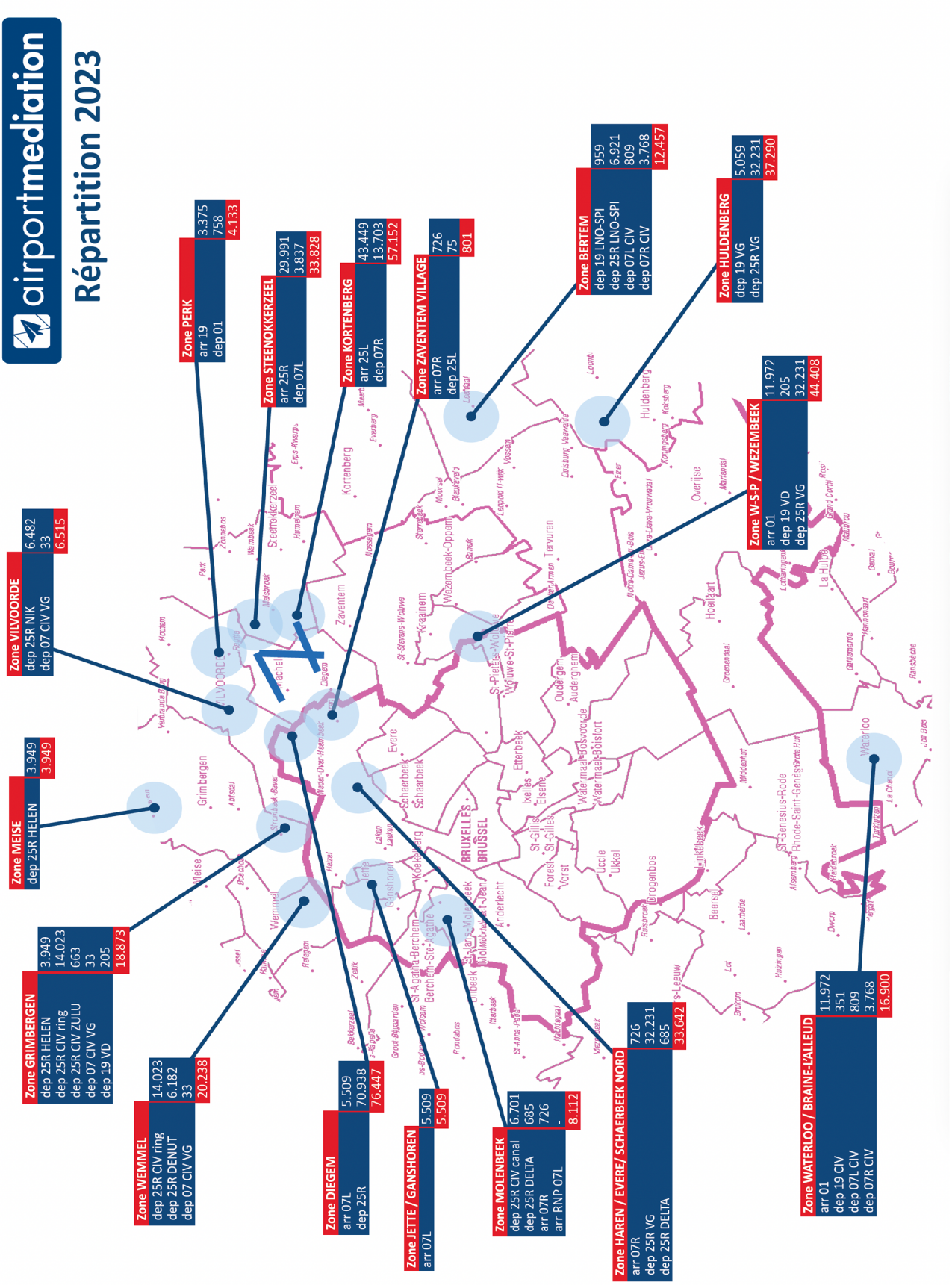
airportmediation

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

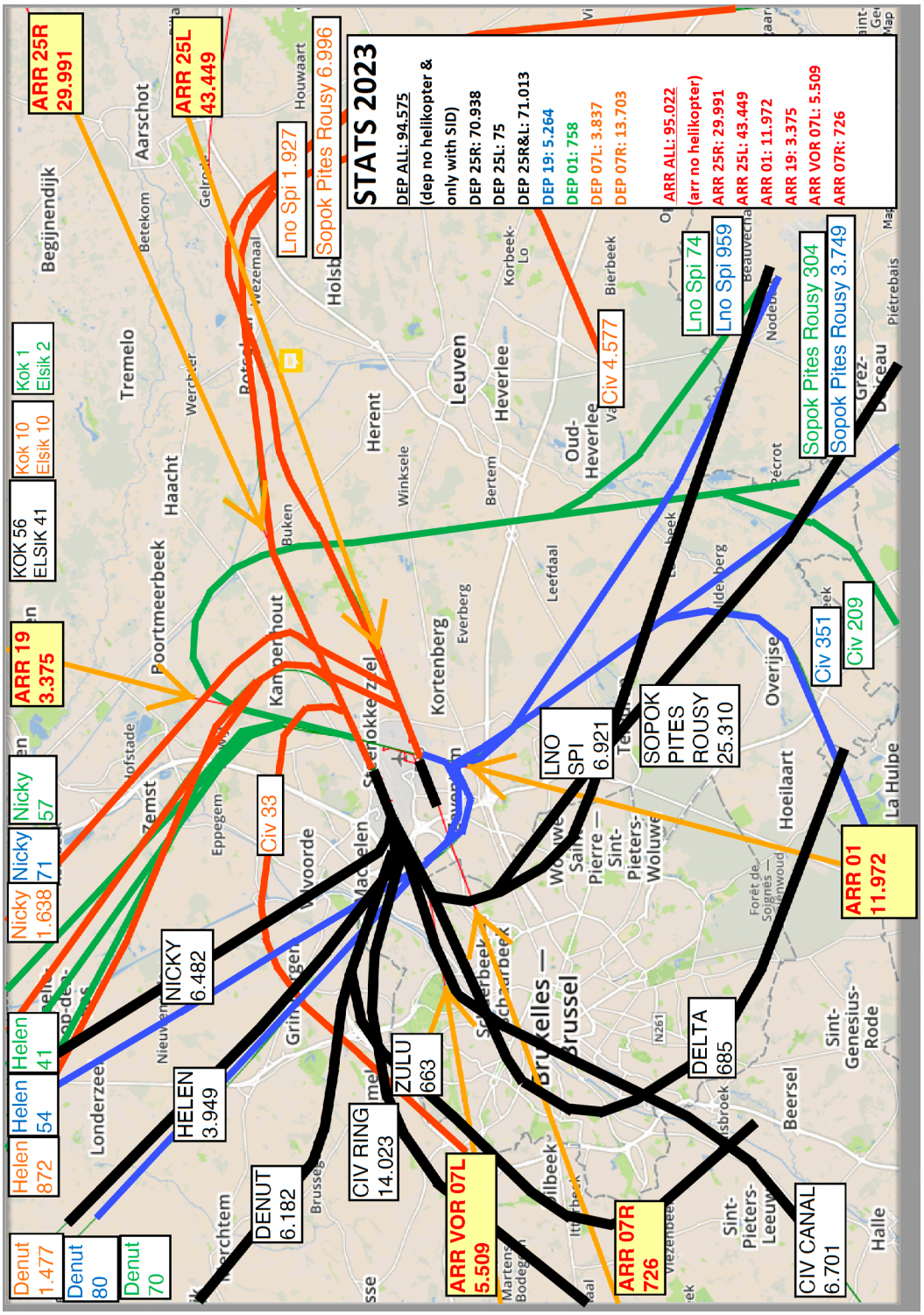
3.6 Répartition du trafic aérien zone par zone autour de Bruxelles-National en 2023



airportmediation
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

3.7 Répartition du trafic aérien par piste en 2023



airportmediation

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

DIRECTION GÉNÉRALE
Philippe Touwaide
-

RÉALISATION ET LAY-OUT
Emily Delbaer
Mona Ounis
Martine Van Riel
Charlotte Vanvinckenroye
-

CRÉDIT PHOTOS
Philippe Touwaide
Joy Salander
Comm & Komm
Ozzy Productions
Studios ATO
-

COLLECTE DE DONNÉES
Philippe Touwaide
Juan Torck (statistiques)
-

TRADUCTION
Martine Van Riel
Emily Delbaer
Mona Ounis
Juan Torck (relecture)
Alexandre de Spirlet (relecture)
-

SOURCES DES DONNÉES
Airportmediation
Brussels Airport Terminal Company (BATC)
skeyes
Brussels International Airport Company (B.I.A.C.)
Ministère des Communications
Régie des Voie Aériennes

airportmediation

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
c/o skeyes Site de Steenokkerzeel Local S.1.3.08
Chaussée de Tervueren, 303 à 1820 Steenokkerzeel

EDITEUR RESPONSABLE
Philippe TOUWAIDE
Directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National