



# Rapport Annuel – 2019 –

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour  
l'Aéroport de Bruxelles-National



# Les faits marquants de 2019

- » Nouvelle présentation et sécurisation du site internet
- » Nouveau formulaire pour l'introduction de réclamations
- » Publication de fiches d'informations par thèmes et sujets
  - » Publication d'un Mémoire de revendications
- » Réalisation de brochures spécifiques au cas de chaque commune
  - » Publication d'études techniques et juridiques
- » Analyse juridique et historique des procédures aéronautiques
  - » Publication d'avis collégiaux motivés
- » Création d'un Etat des Lieux des survols autour de Bruxelles-National
  - » Renforcement de l'équipe de la Médiation aérienne
- » Diffusion de courriers Newsletter hebdomadaire avec les déviations
  - » Création d'une banque de données et d'une photothèque
  - » Publication journalière des tracés radars par jour/nuit
  - » Création d'un nouveau logo du Service de Médiation
- » Nouvelle identité visuelle et nouveau lay-out global du Service de Médiation
  - » Intensification de la politique de communication
  - » Communication en dehors des heures de bureau
  - » Présence accrue sur le terrain en soirée, de nuit et le week-end
- » Présentations publiques ciblées dans les communes et auprès des associations

Rapport Annuel – 2019 – Réf: 7124-P

# Editorial de Philippe TOUWAIDE

## Des décisions équitables s'imposent et sont attendues depuis 2014

Force est de constater que strictement aucune avancée n'a été accomplie dans le dossier litigieux des survols de et vers Bruxelles-National depuis 2014, et aucune décision courageuse n'a été prise ni pour une clarification des normes de vent ni pour une amélioration des procédures selon les nouvelles technologies ni quant à une redéfinition des types d'avions admis pendant les périodes de jour et de nuit.

Rien n'a été fait pendant 5 ans, et une certaine forme de lassitude se ressent dans le contenu des réclamations qui nous ont été adressées en 2019. Le citoyen est en droit d'attendre des réponses fortes face à ses préoccupations. Le silence des autorités implique que toute personne survolée transfère sa frustration sur le dos du Médiateur, lequel avec toute son équipe reste la seule personne à continuer inlassablement encore et toujours à répondre.

D'année en année, des décisions de justice sont rendues et restreignent l'utilisation de certaines pistes ou de certaines procédures dans certaines conditions, et ce dans un semblant d'indifférence générale, un Etat fort et loyal ne peut se permettre de ne pas respecter l'Etat de Droit en payant simplement des astreintes pour s'acquitter des jugements rendus.

Nous avons au cours de l'année 2019 poursuivi notre travail scientifique par la publication de nombreuses analyses juridiques et techniques, nous avons clairement identifié les problèmes, nous avons présenté des pistes de solution, nous avons attiré l'attention des autorités sur l'utilisation litigieuse d'avions trop bruyants pendant la nuit, et nous avons avec conviction et correction exécuté notre fonction de Médiateur, mais visiblement ce dossier difficile n'intéresse plus personne et l'autorité feint d'ignorer son propre pouvoir d'autorité.

Ce dossier est complexe et difficile, il revêt à la fois un côté passionnel et irrationnel, mais aussi une approche historique qui permet de mieux percevoir la finalité de certaines décisions remises en cause.

Le respect de chaque citoyen nécessite d'aboutir irrémédiablement à un juste équilibre entre l'activité économique d'un aéroport et le droit des citoyens à un environnement sain. L'environnement importe tout autant que l'économie, et chaque riverain d'aéroport, chaque commune, chaque association de défense exige la prise en compte de la protection de leurs droits en matière de santé, de sommeil, d'un environnement sain et de limitation de la pollution.

Nous avons présenté diverses pistes de solution pour arriver à un meilleur respect de chacun, des avancées objectives, raisonnables, équitables et justes. Des améliorations qui ne concentrent pas les nuisances ci et là, mais qui au contraire réduisent les nuisances partout et pour tout le monde.

La Médiation a pour mission d'établir le lien entre le citoyen et les autorités, de garantir avec objectivité la qualité des services publics par la voie du dialogue et surtout de concilier les points de vue entre le citoyen et l'administration publique par le mode de résolution amiable des conflits ; mais force est de regretter que la direction de la société privée qui gère l'Aéroport de Bruxelles-National (Brussels Airport Company) refuse tout dialogue et ne remplit pas ses missions légales de transmission des bonnes informations à mon Service de Médiation.

Je ne suis pas connu comme une personne qui se laisse faire, cela fait 18 ans que l'on tente de

Rapport Annuel – 2019 – Réf: 7124-P

m'abattre et de me décourager, mais plus que jamais, en toute autonomie, en toute indépendance, en toute neutralité et en toute liberté, en tant que Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral et avec mon équipe, je veux que des solutions claires et efficaces soient apportées à partir de 2020 afin de ramener la

sérénité dans le dossier des survols autour de Bruxelles-National dans le respect de chacun, pour une utilisation correcte, rationnelle, équilibrée et respectueuse des pistes de l'Aéroport en fonction de leurs équipements et de leurs caractéristiques.



**Philippe TOUWAIDE**

Licencié en Droit Aérien et Droit Maritime  
Ancien Commissaire du Gouvernement,  
Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral – S.P.F. Mobilité et Transport

Rapport Annuel – 2019 – Réf: 7124-P

# Table des matières du Rapport Annuel 2019

<b>1. Base légale du Rapport Annuel 2019</b>	<b>1</b>
<b>2. Le Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National</b>	<b>4</b>
2.1 AVERTISSEMENT	4
2.2 HISTORIQUE	6
2.3 AVENANT À LA CONVENTION DE 2002, GRATUITÉ DU PERSONNEL DÉTACHÉ	7
2.4 LOCALISATION DU SERVICE	8
2.5 FORUM DE CONCERTATION POUR L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL	9
2.6 STRUCTURE DU SERVICE DE MÉDIATION EN 2019	9
2.7 COMPOSITION DU SERVICE DE MÉDIATION EN 2019	10
2.8 AGENDA ET RÉUNIONS EN 2019	11
2.9 RÉUNIONS D'ÉVALUATION DU PERSONNEL	12
2.10 AMÉLIORATIONS OBTENUES PAR LES MÉDIATEURS	12
2.11 RELATIONS AVEC LES ACTEURS AÉROPORTUAIRES	13
2.12 SOURCES D'INFORMATION	16
2.13 COMMUNICATION ET INFORMATION AU PUBLIC	17
2.14 INFORMATION AUPRÈS DES ACTEURS INSTITUTIONNELS	17
<b>3. Les procédures à l'Aéroport de Bruxelles-National</b>	<b>19</b>
3.1 SURVOL DE BRUXELLES	19
3.2 SITES AÉROPORTUAIRES DE BRUXELLES	19
3.3 PISTES DE BRUXELLES-NATIONAL	20
3.3.1 25R/07L	21
3.3.2 25L/07R	22
3.3.3 01/19	22
3.3.4 12/30 (piste détruite)	23
<b>4. Les procédures de vols à l'Aéroport de Bruxelles-National</b>	<b>25</b>
4.1 LES PROCÉDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE	27
4.1.1 Approche à vue	27
4.1.2 Les aides aux instruments	27
4.1.3 Les aides à l'atterrissage procédure IFR	27
4.1.4 L'ILS (Instrument Landing System)	28
4.1.5 Atterrissage par faible visibilité	30
4.1.6 Navigation basée sur les performances, le concept PBN	30
4.1.7 Les procédures d'approche et d'atterrissage PBN	32
4.2 PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE	33
4.2.1 Les procédures de décollage (SID)	33

Rapport Annuel – 2019 – Réf: 7124-P

4.2.2	<i>NADP : les procédures antibruit de montée au départ recommandées par l'OACI – Noise Abatement Departure Procedure</i> .....	34
4.3	VALEUR DU CONTENU DES INFORMATIONS REPRISES DANS LES AIP .....	36
4.4	ADAPTATIONS DES PROCÉDURES SUITE AUX DÉCLINAISONS MAGNÉTIQUES .....	36
4.5	DERNIÈRES DÉCISIONS PRISES PAR LE GOUVERNEMENT.....	36
4.5.1	<i>Points des accords déjà exécutés.....</i>	37
4.5.2	<i>Modifications des procédures aéronautiques et dates de mises en œuvre .....</i>	38
4.6	LES INSTRUCTIONS MINISTÉRIELLES .....	41
4.7	SUCCESSION DES MINISTRES EN CHARGE DU DOSSIER AÉROPORTUAIRE .....	42
4.8	SUCCESSION DE DÉCISIONS POLITIQUES .....	43
4.9	PRINCIPALES MODIFICATIONS DANS LES PROCÉDURES AÉRIENNES .....	44
4.10	LOI SUR LE MODE D'ÉLABORATION DES PROCÉDURES AÉRONAUTIQUES .....	47
4.11	LOI SUR L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE.....	48
4.12	JURISPRUDENCE .....	48
4.13	ORGANISATION DES VOLS DE NUIT DEPUIS 1988 .....	51
4.14	DÉFINITION DE L'OACI DES NORMES DE VENT.....	54
4.15	NORMES DE VENT .....	57
4.15.1	<i>Evolution des valeurs des composantes .....</i>	57
4.16	BASE JURIDIQUE DES DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE NORMES DE VENT ET DE SÉLECTION DES PISTES EN BELGIQUE .....	60
4.17	LE SYSTÈME DU « QUOTA COUNT » LA NUIT À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL.....	63
4.17.1	<i>Avions interdits la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National .....</i>	65
4.17.2	<i>Avions interdits le matin (de 06h00 à 07h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National .....</i>	65
4.17.3	<i>Avions interdits le jour (de 07h00 à 21h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National .....</i>	65
4.17.4	<i>Avions interdits le soir (de 21h00 à 23h00) à l'Aéroport de Bruxelles-National.....</i>	65
4.18	LES TYPES D'AVIONS.....	69
4.19	CARTOGRAPHIE OU CADASTRE DU BRUIT .....	72
4.20	ÉTUDES DE SÉCURITÉ .....	72
4.21	TRAÎNÉE DE CONDENSATION OU CONTRAILS .....	74
4.22	FONDS POUR L'ATTÉNUATION DES NUISANCES DANS LE VOISINAGE DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL – FANVA .....	75
4.22.1	<i>Création .....</i>	75
4.22.2	<i>Financement .....</i>	75
4.22.3	<i>Suppression.....</i>	76
4.22.4	<i>Questions parlementaires .....</i>	76
<b>5.</b>	<b>Cartes et schémas des communes survolées.....</b>	<b>78</b>
5.1	CARTES DES UTILISATIONS PRÉFÉRENTIELLES.....	79

5.2	CARTES DES UTILISATIONS ALTERNATIVES NON-PRÉFÉRENTIELLES.....	83
5.3	TABLEAU ACTUEL HORAIRE DU PRS – PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM.....	88
5.4	TRAFIC AÉRIEN : STATISTIQUES.....	89
5.4.1	<i>Vols de nuit</i> .....	89
5.4.2	<i>Evolution du nombre total annuel de mouvements d'avions</i> .....	90
5.4.3	<i>Evolution du nombre annuel de passagers</i> .....	91
5.4.4	<i>Evolution du tonnage annuel du trafic de fret</i> .....	91
5.4.5	<i>Utilisation des pistes</i> .....	92
5.4.6	<i>Evolution annuelle de l'utilisation des pistes de 1995 à 2019</i> .....	100
5.4.7	<i>Répartition mensuelle de l'utilisation des pistes en 2019</i> .....	106
5.4.8	<i>Les roses de vent mensuelles en 2018</i> .....	110
5.4.9	<i>Les roses de vent mensuelles en 2019</i> .....	111
5.5	RÉPARTITION PAR PROCÉDURE AÉRONAUTIQUE SID DES DÉCOLLAGES DEPUIS LES PISTES 25R/L 2016 – 2019.....	112
5.6	RÉPARTITION DU TRAFIC AÉRIEN ZONE PAR ZONE AUTOUR DE BRUXELLES-NATIONAL EN 2018 113	
5.7	RÉPARTITION DU TRAFIC AÉRIEN PAR PISTE EN 2018.....	113
5.7	RÉPARTITION DU TRAFIC AÉRIEN ZONE PAR ZONE AUTOUR DE BRUXELLES-NATIONAL EN 2019 115 115	
5.8	RÉPARTITION DU TRAFIC AÉRIEN PAR PISTE EN 2019.....	116 116
<b>6. Analyse et traitement des plaintes et réclamations .....</b>		<b>117</b>
6.1	41.575 RÉCLAMATIONS REÇUES EN 2019 .....	117
6.2	DIMINUTION DU NOMBRE DE PLAINTES EN 2019 .....	118
<p>Pour la deuxième fois depuis 2012, le nombre annuel de dossiers traités est en nette diminution, avec une baisse de -56% du volume total de requêtes annuelles (de 94.374 en 2018 à 41.575 en 2019). Une attention particulière est portée à pouvoir apporter une réponse détaillée à toutes les plaintes qui nous parviennent. Nous estimons que chaque plainte revêt la même considération et nécessite une analyse sérieuse, mais cette baisse des plaintes doit être analysée pour en percevoir les motifs. ....</p>		
6.3	ANALYSE DE LA DIMINUTION DES PLAINTES .....	118
6.4	HYPOTHÈSES D'EXPLICATION DE LA DIMINUTION DES PLAINTES.....	119
6.5	SUIVI DES PLAINTES QUI RENTRENT DANS NOS MISSIONS.....	121
6.6	AVIS MOTIVÉS DU COLLÈGE DES MÉDIATEURS.....	121
6.7	ASSURER LE SUIVI DES PLAINTES QUI NE NOUS CONCERNENT PAS.....	122
6.8	TRANSPARENCE DE L'INFORMATION.....	123
6.9	PRINCIPALES ZONES D'ORIGINE DES PLAINTES .....	123
6.10	PRINCIPALES PROCÉDURES AÉRONAUTIQUES CONTESTÉES .....	124

6.11	RÉFLEXIONS SUR L'UTILISATION DE L'AÉROPORT TELLES QUE CONTENUES DANS LES RÉCLAMATIONS QUI NOUS ONT ÉTÉ ADRESSÉES.....	126
6.11.1	<i>Mise en avant médiatique du dossier depuis 2014</i> .....	126
6.11.2	<i>Importance de la sécurité puis du facteur météorologique avant toutes autres considérations..</i>	126
6.11.3	<i>La différence entre procédures RNAV et procédures conventionnelles.....</i>	127
6.11.4	<i>La facilité des moyens de communication.....</i>	127
6.11.5	<i>La solution miracle</i> .....	127
6.11.6	<i>La prétendue "insécurité juridique" ou la contradiction des jugements qui imposerait une Loi...</i>	128
6.11.7	<i>La confusion entre concentration, dispersion et répartition des survols.....</i>	128
6.11.8	<i>La négation des avancées.....</i>	129
6.12	RECHERCHE DE SOLUTIONS DURABLES, VIABLES, ÉQUILIBRÉES ET ACCEPTABLES .....	131
6.12.1	<i>Analyse des suggestions structurelles contenues dans les réclamations qui nous sont adressées</i>	131
6.12.2	<i>Fermeture totale du site de Bruxelles-National et déménagement du trafic sur un autre aéroport</i>	132
6.12.3	<i>Fermeture totale du site de Bruxelles-National pendant la période de nuit</i> .....	132
6.12.4	<i>Définition d'un Plan de Répartition Equitable des nuisances depuis les deux pistes préférentielles 25R et 25L.....</i>	133
6.12.5	<i>Définition d'un Plan de Dispersion par une utilisation de toutes les pistes (principe condamné par la Cour d'Appel de Bruxelles en 2005 et 2017).....</i>	133
6.12.6	<i>Définition d'un Plan de Concentration sous couloir unique isolé ou exproprié</i> .....	134
6.12.7	<i>Définition d'un Plan d'Equipement identique pour toutes les pistes et utilisation face au vent « into the wind ».....</i>	134
6.12.8	<i>Communication respectueuse de la part du gestionnaire privé de l'Aéroport.....</i>	134
6.13	ANALYSE DES SUGGESTIONS OPÉRATIONNELLES DES RIVERAINS ET ASSOCIATIONS .....	136
6.13.1	<i>Propositions d'amélioration de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National</i> .....	136
6.13.2	<i>Au niveau des décisions de justice.....</i>	136
6.13.3	<i>Au niveau des infrastructures aéroportuaires.....</i>	137
6.13.4	<i>Au niveau des procédures aéronautiques</i> .....	137
6.13.5	<i>Au niveau de la disponibilité des données.....</i>	139
6.13.6	<i>Au niveau du fonctionnement de l'Aéroport, gestion privée de B.A.C.</i> .....	139
<b>7.</b>	<b>Cartographie des réclamations en 2019</b> .....	<b>140</b>
7.1	NOMBRE D'HABITANTS ET DENSITÉ DE POPULATION .....	146
7.2	EVOLUTION DU NOMBRE DE RÉCLAMATIONS (2002-2019) .....	149
7.3	RÉPARTITION PAR RÉGION DES REQUÊTES ET DES REQUÉRANTS .....	150

Rapport Annuel – 2019 – Réf: 7124-P



 [airportmediation.be](https://airportmediation.be)  +32 2 206 28 21  
 [airportmediation@mobiliteit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobiliteit.fgov.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, B - 1820 Steenokkerzeel



# 1. Base légale du Rapport Annuel 2019

Ce Rapport Annuel 2019 trouve son fondement dans l'**arrêté royal du 15 mars 2002** portant **création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National**.

**Article 1<sup>er</sup>** : Les missions du Service de Médiation sont de recueillir et de diffuser les informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances occasionnées par les avions utilisant l'Aéroport de Bruxelles-National en fonction des plaintes reçues, et de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'Aéroport de Bruxelles-National.

**Article 2** : Le Service de Médiation est fonctionnellement indépendant.

**Article 3** : Le Service de Médiation mène ses missions en toute indépendance.

**Article 5** : Les missions du Service de Médiation comprennent la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents pour traiter et déterminer les causes des plaintes des riverains de l'aéroport. Le directeur remet un rapport annuel d'activités au Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions.

**Article 9** : Le Service de Médiation tient à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Toutefois la Loi du **28 avril 2010**, publiée au Moniteur belge du 10 mai 2010, pages 25.776 à 25.780 devait partiellement modifier le fonctionnement du Service de Médiation.

Cette Loi définit de nouvelles attributions pour le Service de Médiation, mais les Arrêtés d'exécution sur la composition de son personnel n'ont jamais été pris. De plus, elle confie à un Service de Médiation Fédéral des attributions en matière de litiges concernant les passagers même dans les aéroports régionaux.

**Section 1re.** - Service de Médiation pour les passagers de transports aériens et les riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National

**Sous-section 1re.** – Définitions

**Art. 2.** Aux fins de la présente section, la dénomination "Service de Médiation pour les passagers de transports aériens et riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National" est abrégée en "Service de Médiation". Aux fins de la présente section, on entend en outre par :

- "passager" : la personne qui embarque ou a l'intention d'embarquer dans un vol d'un transporteur aérien ou qui débarque ou est en transit d'un vol d'un transporteur aérien;
- "transporteur aérien" : une entreprise possédant une licence d'exploitation ou équivalent en cours de validité conformément aux dispositions du Règlement (CEE) n° 1008/2008 et qui réalise ou à l'intention de réaliser un vol au départ ou à destination d'un aéroport ou aérodrome public situé en Belgique, dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager;
- "usager" : un passager qui utilise les installations de l'Aéroport de Bruxelles-National;

- "exploitant" : exploitant de l'infrastructure aéroportuaire de Bruxelles-National.

## **Sous-section 2.** – Compétences

**Art. 3. § 1.** . Il est créé un Service de Médiation, compétent pour les matières concernant :

- les services prestés par les transporteurs aériens;
- les services prestés par l'exploitant;
- la collecte et la diffusion d'informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances provoquées par les aéronefs décollant de et atterrissant à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Les plaintes relatives à la sécurité aérienne, à la sûreté aérienne et/ou à la sécurité publique sont exclues des compétences du Service de Médiation.

§ 2. Le Service de Médiation n'a pas pour mission de contrôler l'activité de l'exploitant et des transporteurs aériens ni de se prononcer par voie d'autorité sur l'adéquation de leurs comportements avec les normes de droit. Il n'intervient pas en qualité d'autorité chargée de l'application du Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le Règlement (CEE) n° 295/91.

Le Service de Médiation a pour missions :

1° d'examiner toutes les plaintes de particuliers en leur qualité de passager, de riverain ou d'usager, à l'exception de celles qui relèvent de la compétence d'un autre médiateur établi par ou en vertu de la loi;

2° d'intervenir en vue de promouvoir un compromis satisfaisant dans des litiges entre, d'une part, les transporteurs aériens et leurs passagers et, d'autre part, les passagers et usagers concernés et l'exploitant;

3° d'adresser une recommandation, aux transporteurs aériens ou à l'exploitant, au cas où un compromis satisfaisant ne pourrait pas être trouvé;

4° d'informer de leurs droits et intérêts les passagers, riverains et autres usagers concernés qui s'adressent à lui par écrit ou oralement;

5° de collecter, d'analyser, d'enregistrer et de diffuser, pour les riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National, toutes les informations pertinentes relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances provoquées par les aéronefs décollant de et atterrissant à l'Aéroport de Bruxelles-National;

6° d'émettre des avis dans le cadre de ses missions à la demande du ministre qui a les transports dans ses attributions ou de sa propre initiative;

7° de tenir à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs décollant de et atterrissant à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Une copie de la recommandation visée à l'alinéa 2, 3°, est adressée au plaignant et au directeur général du Transport aérien du SPF Mobilité et Transports ou à son délégué.

**Art. 4.** L'introduction par le passager ou l'usager d'un recours ayant le même objet auprès d'une autorité administrative ou judiciaire est incompatible avec la poursuite de la médiation, qui en ce cas prend fin.

*Le Roi détermine les modalités procédurales du traitement des plaintes.*

*Le Service de Médiation doit refuser de traiter une plainte lorsque :*

*1° celle-ci est manifestement non fondée, soit qu'elle est fantaisiste soit qu'elle est exclusivement vexatoire ou diffamatoire;*

*2° celle-ci est essentiellement la même qu'une précédente plainte écartée par le Service de Médiation et ne contient aucun élément nouveau par rapport à cette dernière.*

*3° le plaignant n'a manifestement accompli aucune démarche auprès du transporteur aérien ou de l'exploitant pour tenter d'obtenir d'abord satisfaction par lui-même sauf s'il s'agit de demandes portant sur les missions dévolues au Service de Médiation en vertu de l'article 3, § 2, 5° et 7°.*

*Le Service de Médiation peut refuser de traiter une plainte :*

*1° lorsque l'identité du plaignant est inconnue;*

*2° lorsque la plainte se rapporte à des faits qui se sont produits plus d'un an avant son introduction.*

**Art. 5.** *Le Service de Médiation peut, dans le cadre d'une plainte introduite auprès de lui, prendre connaissance sur place, ou se faire produire une copie des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et, généralement, de tous les documents et de toutes les écritures du transporteur aérien ou exploitant concerné ayant trait directement à l'objet de la plainte à l'exception des pièces relevant du secret des lettres. Il peut requérir des organes d'administration et du personnel des transporteurs aériens ou de l'exploitant concernés toutes les explications ou informations et procéder à toutes les vérifications qui sont nécessaires pour son examen.*

*L'information ainsi obtenue est traitée confidentiellement lorsque sa divulgation peut nuire au transporteur aérien ou à l'exploitant sur un plan général.*

**Art. 6.** *Dans les limites de leurs attributions, les Médiateurs ne reçoivent d'instruction d'aucune autorité. Ils accomplissent leurs missions en toute indépendance.*

**Art. 7.** *Si la demande de médiation du passager ou de l'utilisateur est déclarée recevable, toute procédure engagée à l'encontre de ce dernier et ayant le même objet est suspendue par le transporteur aérien ou l'exploitant qui l'a initiée. La suspension court dès la saisine du Médiateur jusqu'à l'achèvement de sa mission, sans que ce délai dépasse quatre mois.*

*La médiation ne suspend pas les procédures engagées à l'encontre de l'exploitant et du transporteur aérien par l'autorité publique ou d'autres tiers.*

**Art. 8. § 1<sup>er</sup>.** *Chaque année, le Service de Médiation établit un rapport de ses activités. Le rapport traite notamment les différentes plaintes ou sortes de plaintes et la suite qui y a été donnée, sans toutefois communiquer directement ou indirectement l'identité du plaignant.*

**§ 2.** *Le rapport du Service de Médiation est communiqué au Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, ainsi qu'au ministre ayant les transports dans ses attributions.*

**§ 3.** *Le Service de Médiation communique le rapport aux Chambres législatives et le met à la disposition du public.*

## 2. Le Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

### 2.1 AVERTISSEMENT

Les objectifs du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National sont très spécifiquement précisés dans l'Arrêté royal du 15 mars 2002. Cet Arrêté royal qui n'a pas fait l'objet de modification, est en quelque sorte la charte de fonctionnement du Service de Médiation.

La mission confiée par l'Etat Fédéral en toute autonomie au Service de Médiation est bien de recueillir et diffuser de l'information sur les trajectoires suivies par les avions, ainsi que de recueillir et traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Notre Service de Médiation n'est pas compétent pour traiter des questions de retards des vols, de pertes de bagages, d'accessibilité aux infrastructures aéroportuaires ou autres questions internes relatives au fonctionnement commercial de l'aéroport; de même il n'est pas un organisme de règlement des litiges entre les voyageurs et les compagnies aériennes ou agences de voyages. Il convient toutefois de ne pas négliger la Loi du 28 avril 2010 qui nous confère pourtant certaines attributions complémentaires.

Notre Service de Médiation n'est pas compétent pour traiter des plaintes relatives aux survols de Bruxelles et de sa région par des avions qui n'ont ni comme origine ni comme destination le site aéroportuaire de Bruxelles-National ; des vols à haute altitude qui traversent l'espace aérien de la Belgique ou des vols à destination des autres aéroports de Belgique.

Si la médiation est définie comme « *la procédure de règlement des conflits qui consiste dans l'interposition d'une tierce personne (le Médiateur) chargée de proposer une solution de conciliation aux parties en litige* », le médiateur étant « *la personne qui sert d'intermédiaire, d'arbitre, de conciliateur et qui est chargée d'apaiser les conflits avec les autorités* », il faut toutefois fortement relativiser le pouvoir d'intervention directe du Médiateur Aérien.

En effet, alors que les **autres Médiateurs fédéraux** (pensions, finances, télécommunications) **gèrent des questions administratives et peuvent apporter une solution administrative immédiate** dans la gestion du conflit administratif, la problématique des nuisances sonores générées par le trafic aérien autour de l'Aéroport de Bruxelles-National n'est pas une question administrative mais bien **une question de sécurité aérienne étroitement dépendante de décisions de gestion politique**.

Nous sommes de ce fait le **SEUL** Service Fédéral de Médiation qui **doive gérer des décisions politiques**, résultant de compromis ou d'accords, et nos suggestions d'améliorations telles que proposées annuellement au ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions ne lui sont pas du tout opposables, que du contraire.

**Notre rôle de médiation est donc prioritairement un rôle d'information et d'analyse des plaintes, et de réponse.** Néanmoins, de par sa position en première ligne depuis plus de 17 années dans la gestion de cette problématique, le Service de Médiation plus que tout autre acteur, est parfaitement conscient de la situation et a pu définir des propositions d'amélioration qui ont été suivies par des adaptations des procédures aériennes.

Ceci n'atténue en rien le dynamisme du Service de Médiation ni sa volonté intrinsèque d'améliorer l'environnement durable pour tous les riverains de l'aéroport, au milieu du difficile équilibre « économie versus environnement » à respecter.

En toute objectivité, il nous faut toutefois admettre que l'autonomie et l'indépendance fonctionnelle du Service de Médiation pour l'Aéroport ont – souvent – été mises à mal et que de nombreuses tentatives d'entrave au bon fonctionnement de notre Service ont été réalisées depuis 2016 par un Directeur d'aéroport qui refuse toute collaboration (retrait unilatéral des badges par Brussels Airport, refus de coopérer, absence de réponse à nos questions, aucun dialogue envisageable).

Notre Service de Médiation pour l'Aéroport n'est pas un organisme de statistiques ni un service de documentation sur les trajectoires pour des acteurs décisionnels. Si nous avons accepté, dernièrement, de fournir toutes les données statistiques et bon nombre d'autres informations, il est indéniable que ce travail considérable ne peut nous permettre de nous détourner de notre objectif prioritaire : répondre et analyser les plaintes reçues sur base de toute notre importante documentation historique et technique du dossier.

Cette indépendance est primordiale, et implique l'interdiction de gestion ou d'intervention directe dans la gestion de nos services par les Gouvernements, le Ministre de la Mobilité, le Comité de Direction du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, le personnel du SPF Mobilité et Transports et le personnel de la Direction Générale du Transport Aérien.

Dans le respect de l'Arrêté royal du 15 mars 2002 et de la Loi du 28 avril 2010, nous devons donc déplorer diverses tentatives d'interventions qui ont été des entraves maladroites à notre autonomie et à notre indépendance fonctionnelle ; comme dans la gestion de notre Service et qui ont eu pour effet de tenter de mettre à mal son indépendance et son autonomie fonctionnelle :

- Arnaud Feist ; Directeur de la société privée Brussels Airport Company, qui nous refuse des badges aéroportuaires, qui ne fournit pas toutes les informations nécessaires à nos missions, qui ne nous permet pas de travailler en toute sérénité, qui ne répond à aucune de nos questions et qui ne nous permet pas d'accéder à son domaine aéroportuaire.
- Eugeen Van Craeyvelt et Quentin Druart ; Directeurs du SPF Mobilité, qui ne cessent de tenter de briser notre autonomie et notre indépendance fonctionnelle en voulant nous faire évaluer, rendre des comptes, justifier nos déplacements et rendez-vous, fournir les noms des personnes que nous rencontrons en exigeant de violer la confidentialité de nos entretiens, de notre autonomie et de notre indépendance fonctionnelle, indépendance un qualificatif redoutable et redouté mais auquel nous tenons plus que tout.

Les propos calomnieux et diffamatoires, et les atteintes à la vie privée, prononcés à l'encontre du Directeur du Service de Médiation depuis 2014 sont inacceptables ; nous n'avons aucun conflit d'intérêts ni n'avons d'intérêts dans la question du survol et des nuisances aériennes générées par le trafic aérien depuis l'Aéroport de Bruxelles-National.

Nous habitons tous loin du site aéroportuaire de Bruxelles-National et sommes animés d'une seule volonté : garantir prioritairement la sécurité du trafic aérien dans le respect des normes internationales.

Par son Arrêt n° 238.284 du 22 mai 2017, le Conseil d'Etat a confirmé que le Directeur du Service de Médiation était compétent en matière de trafic aérien et n'avait aucun conflit d'intérêts et était totalement impartial d'autant qu'il habitait très loin de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Tout courrier ne respectant pas les règles élémentaires de politesse n'est pas traité, toute diffamation fait l'objet de poursuites judiciaires.

## 2.2 HISTORIQUE

La création d'une banque de réclamations est citée pour la première fois en page 9 du premier accord sur la problématique de l'Aéroport de Zaventem du 11 février 2000 : *" En outre, un bureau des réclamations sur le modèle néerlandais sera ouvert. Les citoyens pourront y adresser leurs réclamations. Quelques membres du personnel du bureau des réclamations pourront alors effectuer un premier screening sur la base du nombre de réclamations similaires et simultanées, les données relatives aux heures de départ et d'arrivée, la piste, l'altitude et les nuisances sonores. En cas de motif fondé permettant d'admettre qu'un avion n'a pas respecté les règles, la réclamation est transmise à un organe de contrôle indépendant qui entame une instruction approfondie. Les citoyens sont toujours informés des suites données à leur réclamation "*.

La note au Conseil des Ministres du 9 février 2001 cite au point 9 de la page 3 la Constitution du Service d'Information et de Médiation et du Forum de Concertation : *" Le Conseil des Ministres a approuvé la création, au sein de l'Administration de l'Aéronautique, d'une cellule baptisée Service d'Information et de Médiation, qui sera chargée de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions du public sur l'utilisation de l'Aéroport de Bruxelles-National concernant le bruit et de recueillir et de diffuser les informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances occasionnées par les avions utilisant l'Aéroport de Bruxelles-National "*.

La création du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National a été décidée en Conseil des Ministres du 1<sup>er</sup> juin 2001 sur base de l'engagement d'un expert indépendant qui assurerait la Direction de cette équipe et complétée par un contrat de service avec Belgocontrol pour la mise à disposition de membres du personnel. Le Conseil des Ministres a supprimé le mot " d'information " du nom du service; le projet d'Arrêté royal portant création du service a pu être envoyé pour avis au Conseil d'Etat.

Un accord pour engager un expert indépendant à la Direction de ce nouveau Service de Médiation et mettre à disposition quatre membres du personnel détachés de Belgocontrol a été confirmé par le Conseil des Ministres du 19 juillet 2001.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis, le 31 août 2001, sur le projet d'Arrêté royal portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National. Le Ministre du Budget a donné son accord sur l'engagement du Directeur du Service en date du 17 janvier 2002.

Le Directeur du Service a été engagé le 1<sup>er</sup> février 2002 en vue de préparer la mise en route officielle de ce nouveau service autonome créé au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure (devenu Service Public Fédéral Mobilité et Transports). L'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National a paru au Moniteur Belge du 30 mars 2002.

Le 14 mai 2002, une convention de service a été conclue à partir du 1<sup>er</sup> mai 2002 entre le Ministère des Communications et de l'Infrastructure et Belgocontrol pour la mise à disposition du personnel détaché de Belgocontrol au sein du Service de Médiation.

Le 22 mai 2002, la Ministre de la Mobilité et des Transports a inauguré officiellement le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, dans les locaux de l'Administration de l'Aéronautique au Centre de Communications Nord, rue du Progrès.

En date du 21 octobre 2002, une Convention de Confidentialité sur le contenu des informations transmises par le Service de Médiation, a été signée entre l'Administrateur délégué de B.I.A.C. et le Directeur du Service de Médiation ; par cette convention le Service de Médiation s'est engagé à ne jamais communiquer le nom des compagnies aériennes, l'immatriculation des aéronefs, l'aéroport de destination ainsi que le numéro de vol. La même convention a été signée avec l'Administrateur délégué de Belgocontrol en date du 19 janvier 2004.

Le Comité de Concertation du 29 novembre 2002 a précisé au point 8 que « *en outre un médiateur néerlandophone sera désigné à côté du médiateur actuel* ». Ce que le Comité de Concertation du 24 janvier 2003 a confirmé en son point 3.1 « *En exécution du point 8 de la notification du Comité de Concertation organisé le 29 novembre 2002, la Ministre de la Mobilité soumettra au Conseil des Ministres fédéral la nomination d'un médiateur néerlandophone pour le 14 février 2003 au plus tard* ».

Le Médiateur d'expression néerlandophone a été engagé en date du 16 février 2004 et remercié pour faute grave en date du 14 juillet 2008. Malgré nos demandes successives et répétées il n'a jamais été remplacé. C'est le Médiateur le plus ancien en terme d'activité de service qui dirige le Service de Médiation et en assume la Direction Générale, portant le titre de Directeur.

## 2.3 AVENANT À LA CONVENTION DE 2002, GRATUITÉ DU PERSONNEL DÉTACHÉ

Le 19 février 2004 le conseil d'administration de Belgocontrol a décidé d'augmenter les taxes de décollage pour les avions bruyants, ayant un quota individuel de bruit (Q.C.) supérieur ou égal à 12, et décollant entre 21 heures et 23 heures et entre 06 et 08 heures de l'Aéroport de Bruxelles-National, modification du système tarifaire de Belgocontrol entrée en vigueur en avril 2004.

L'Inspection des Finances dans son avis sur le projet d'Arrêté royal portant approbation du deuxième avenant du contrat de gestion de 1998 a conditionné cette approbation à une révision du contrat de service liant Belgocontrol au service autonome de Médiation : Belgocontrol prend désormais en charge le coût du personnel détaché et en contrepartie percevra intégralement les redevances augmentées pour les avions bruyants ayant un QC supérieur ou égal à 12,0 et décollant entre 21h00 et 23h00 et entre 06h00 et 08h00 à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2004, Belgocontrol prend effectivement en charge le coût de son personnel détaché auprès du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, et prévoit un cadre permanent de minimum 6 personnes mises à disposition du Médiateur Aérien.

## 2.4 LOCALISATION DU SERVICE

Après avoir été implanté dès sa création dans des locaux de la Direction générale du Transport aérien du Service Public Fédéral de la Mobilité et des Transports dans le bâtiment du Centre de Communication Nord, rue du Progrès 80 à 1210 Bruxelles ; le Service de Médiation a ensuite déménagé dans d'autres locaux de la DGTA, rue de la Fusée 90 à 1130 Haren, en date du 13 décembre 2004.

Ensuite, le Service a été transféré dans les bureaux du SPF Mobilité et Transport, City Atrium, rue du Progrès 56 à 1210 Bruxelles de 2010 à 2012, avant de se réinstaller ensuite dans ses précédents locaux de la rue de la Fusée.

Suite à d'importants travaux de rénovation et de désamiantage du bâtiment de l'Aéronautique à Haren, celui-ci n'était plus occupé que par le Service de Médiation.

Le SPF Mobilité et Transport ayant décidé de renoncer à son occupation et de le restituer au Domaine par l'intermédiaire de la Régie des Bâtiments pour y affecter la Police Fédérale des Autoroutes du Brabant, une nouvelle affectation a dû être trouvée sans ingérence ni contrôle du SPF Mobilité et Transport.

Nous avons en toute autonomie et indépendance fonctionnelle, refusé l'ordre du Président du SPF Mobilité et Transports donné en mars 2015 d'intégrer sa cellule stratégique de la Présidence en n'acceptant pas une réaffectation de force au sein du City Atrium, laquelle est contraire à notre autonomie et notre indépendance fonctionnelle.

Suite à des négociations avec Belgocontrol, et depuis le 1<sup>er</sup> juin 2015, le service est localisé dans le bâtiment S (SCHOOL) du site de Belgocontrol à Steenokkerzeel, chaussée de Tervuren, 303 (locaux S.1.3.04-06-08, S.1.3-14 et S.1.3-16). Cette localisation est idéale, car elle nous permet d'être sur le terrain, d'observer le trafic et de disposer de précieux contacts à tous moments avec le personnel de Belgocontrol.



## 2.5 FORUM DE CONCERTATION POUR L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

Le Forum de Concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National s'est réuni les 18 juin 2002, 19 septembre 2002, 18 décembre 2002, 21 janvier 2003, 11 mars 2003.

En date du 12 juin 2003, Madame Laurette Onkelinx, Vice-Première Ministre et Ministre chargée de la Mobilité et des Transports a informé le Directeur du Service de Médiation par courrier (LO/JCM/JD/aw/2003-071) « *qu'il est pertinent de reporter la tenue de ce Forum à une date à déterminer avec le futur Ministre de tutelle* ».

Le Ministre de la Mobilité Bert Anciaux a informé le Directeur du Service de Médiation, lors de ses entretiens des 30 septembre 2003, 18 février 2004, 28 avril 2004, 3 mai 2004 que les réunions du Forum étaient suspendues jusqu'à nouvel ordre, ce que le Ministre de la Mobilité Renaat Landuyt a confirmé, à l'équipe du Service de Médiation, lors de l'unique entretien que le service a eu avec lui en date du 11 mars 2005.

L'accord de Gouvernement du 19 décembre 2008 a décidé de réactiver le Forum de Concertation et de reprendre le dialogue avec tous les riverains.

Le Forum s'est depuis réuni les 14 septembre 2009, 30 septembre 2011, 20 avril 2012, 30 novembre 2013, 10 décembre 2013.

La Ministre de la Mobilité, Jacqueline Galant, a informé le Directeur du Service de Médiation, lors de ses entretiens des 14 novembre 2014 et 16 décembre 2014 qu'il n'était pas opportun de continuer de réunir le Forum de Concertation et a demandé de ne prendre aucune initiative de concertation en la matière.

Le Forum ne s'est plus réuni depuis le 10 décembre 2013.

## 2.6 STRUCTURE DU SERVICE DE MÉDIATION EN 2019

- **Cadre théorique**  
8 personnes, dont 2 du SPF Mobilité et Transports et 6 détachées de skeyes
- **Cadre effectif en 2019**  
7 personnes (1 SPF et 6 skeyes) soit une répartition de 4 NL et 3 FR
- **Evolution du Cadre en 2019**  
1 démission volontaire et 1 départ en pension

## 2.7 COMPOSITION DU SERVICE DE MÉDIATION EN 2019

### Direction du Service et Médiateur Aérien :

- 1 Grade légal de Conseiller francophone bilingue contractuel (#01), depuis le 01-02-2002

### skeyes (mise à disposition gratuite depuis le 01 – 05 - 2004) :

- 1 Assistant de Direction néerlandophone bilingue (#07), depuis le 16-06-2007 et désigné Médiateur-adjoint néerlandophone détaché de skeyes depuis le 05-03-2012
- 1 Assistant administratif francophone (#08), du 16-06-2007 au 28-09-2011 et depuis le 13-03-2012, absent régulièrement pour raisons de santé, mis à la pension avec date effective du 31 juillet 2019
- 1 Conseillère (#12), depuis le 01-10-2017 et désignée Médiatrice-adjointe, qui a présenté sa démission volontaire en date du 16 juin 2019

### skeyes (nouvelles mises à disposition en 2019) :

- 1 assistante de direction néerlandophone bilingue (#13), depuis le 02-01-2019, désignée assistante personnelle du Médiateur Aérien et Directeur du Service de Médiation
- 1 assistante de direction néerlandophone bilingue (#14), depuis le 11-03-2019, désignée assistante personnelle du Médiateur Aérien et Directeur du Service de Médiation
- 1 assistante de direction néerlandophone bilingue (#15), depuis le 29-04-2019, désignée assistante personnelle du Médiateur Aérien et Directeur du Service de Médiation
- 1 graphiste & web designer francophone (#16), chargé de la gestion du site internet, depuis le 06-05-2019
- 1 conseiller francophone bilingue (#17), depuis le 02-09-2019 et désigné Médiateur-adjoint francophone détaché de skeyes

\* Le graphiste web designer, jusqu'au 13 mars 2020, démission volontaire pour expatriation.

### Anciens membres du service

### SPF Mobilité et Transports :

- 1 grade légal de conseiller néerlandophone (#06), du 16-02-2004 au 14-07-2008

### Belgocontrol :

- 1 assistante de direction bilingue (#02), du 22-05-2002 au 31-05-2007
- 1 assistant administratif néerlandophone (#03), du 22-05-2002 au 01-01-2012, décédé
- 1 assistante de direction néerlandophone bilingue (#04), (plein-temps du 06-01-2003 au 01-10-2003 et mi-temps depuis le 06-09-2004, en congé de maladie depuis le 30 juin 2006 et réaffectée depuis au sein de Belgocontrol)
- 1 assistante administrative francophone (#05), depuis le 21-10-2003 et en congé de maladie de longue durée depuis le 18-11-2015, décédée le 10-12-2018

- *1 assistant administratif francophone (#08), du 16-06-2007 au 28-09-2011 et depuis le 13-03-2012, absent régulièrement pour raisons de santé, mis à la pension avec date effective du 31 juillet 2019*
- *1 météorologue-secrétaire d'administration (4/5ème) néerlandophone bilingue (#10) du 01-10-2017 au 28-02-2018*
- *1 conseillère (#11), du 01-10-2017 au 05-09-2018, licenciée pour non-respect du règlement, du temps de travail et pour abus de biens sociaux*
- *1 conseillère (#12), depuis le 01-10-2017 et désignée Médiatrice-adjointe, qui a présenté sa démission volontaire en date du 16 juin 2019*

*Les fonctions en italique ne sont plus occupées par ces personnes, les hashtags (#) se rapportent au registre des membres du personnel du Service de Médiation.*

### Nouveaux membres du service :

Une procédure de recrutement a été lancée, en janvier 2019, pour le recrutement de trois personnes à engager dans le courant du mois d'avril 2019, soit deux assistantes administratives et un gestionnaire du site internet et graphiste. Puis en juillet 2019 un conseiller à été recruté, qui a commencé dans le courant du mois de septembre 2019.

Le cadre du personnel au 31 décembre 2019 se compose de 7 personnes, soit 4 néerlandophones et 3 francophones. La répartition linguistique est établie sur base des diplômes requis pour l'accèsion aux emplois.

## 2.8 AGENDA ET RÉUNIONS EN 2019

- **15 janvier** : réunion budgétaire au SPF Mobilité
- **16 janvier** : réunion de préparation des recrutements skeyes
- **21 janvier** : rencontre avec le Ministre Bellot
- **23 janvier** : réunion SPF-ICT préparation du nouveau formulaire
- **24 janvier** : vœux skeyes avec le Ministre Bellot
- **30 janvier** : visite aux aéroports de Bonn-Cologne et de Francfort
- **13 février** : rencontres à Dilbeek
- **14 février** : réunion skeyes RNAV-IGEAT
- **14 février** : entretiens de sélection et de recrutement
- **15 février** : entretiens de sélection et de recrutement
- **16 février** : rencontres à Meise
- **8 mars** : visite au Mont Saint-Odile
- **15 mars** : salon des drones
- **16 mars** : visite à Londres
- **17 mars** : visite à Forest
- **19 mars** : réunion pour l'amélioration du site internet

Rapport Annuel – 2019 – Réf : 7124-P

11

- **26 mars** : réunion sur les drones
- **2 avril** : présentation du rapport annuel 2018 au Ministre Bellot
- **25 avril** : présentation du rapport annuel 2018 à la presse
- **25 avril** : débat télévisé à BX1
- **7 juillet** : procédures spéciales de départ suite au Tour de France
- **21 juillet** : défilé militaire aérien
- **21 août** : visite de la base de Melsbroek
- **4 septembre** : réunion Ministre Bellot sur les avions litigieux de nuit
- **8 septembre** : journée d'entreprise à skeyes
- **15 septembre** : Air Show à Sanicole
- **3 octobre** : visite à Luxembourg-Findel
- **5 octobre** : visite à Doel
- **12 octobre** : rencontres à Lille
- **21 novembre** : réunion d'information à Sterrebeek
- **25 novembre** : réunion d'information à Evere
- **23 décembre** : bilan budgétaire au SPF Mobilité
- **1<sup>er</sup> janvier** : observations des survols à Tihange

Un nombre important de réunions et de rendez-vous n'est pas mentionnés, à la demande des personnes rencontrées pour des motifs de confidentialité et de sécurité, et sur base de notre autonomie constitutive, de notre indépendance et de notre absence de conflits d'intérêts.

## 2.9 RÉUNIONS D'ÉVALUATION DU PERSONNEL

Conformément à l'article 5 de la convention de service du 2 mai 2002, l'Administrateur délégué de Belgocontrol et le Directeur du Service de Médiation se sont réunis aux dates suivantes afin d'évaluer l'exécution de ladite convention :

- 24 janvier
- 21 mars
- 4 juin
- 8 septembre

## 2.10 AMÉLIORATIONS OBTENUES PAR LES MÉDIATEURS

Depuis 2002, sur base des suggestions émises dans les requêtes, les Médiateurs ont obtenu de la part des divers Ministres de la Mobilité, des améliorations importantes comme :

- **Nombreuses adaptations ou corrections de trajectoire** des procédures depuis toutes les pistes de Bruxelles-National ;

- **Publication en 2013 d'un tableau précis des composantes de vent prises** en compte pour la sélection des pistes ;
- **Limitation du poids au décollage** pour la piste 19 en utilisation mixte et conjointe ;
- **Suppression des raccourcis à l'atterrissage** non publiés dans les AIP ;
- **Respect strict des zones d'interdiction de survol ;**
- **Extension du réseau de sonomètres ;**
- Création, définition, diminution et **adaptation du principe du quota individuel de bruit ;**
- **Retrait de tous les avions recertifiés** avec tuyère en bout des réacteurs ;
- **Suppression** de certaines procédures de décollage ;
- Création de **nouvelles procédures de décollage ;**
- Instauration de **périodes de nuit sans décollage ;**
- **Utilisations conjointes de pistes** pendant les périodes de travaux sur pistes préférentielles ;
- **Consultation des associations lors d'études d'incidence** (ENVISA en 2018) ;
- **Amélioration** du site internet [www.batc.be](http://www.batc.be);
- **Retrait des couteaux pointés** dans les restaurants sis après le contrôle frontière.

Ceci démontre que même si le Service de Médiation intervient sur une décision politique, les Médiateurs parviennent par leur connaissance approfondie du dossier, et sur base des nombreuses suggestions qui leur sont transmises dans les requêtes, à en faire des synthèses parfaites qui sont soumises au Gouvernement Fédéral en vue d'une éventuelle adaptation, correction ou modification des procédures.

**Les Médiateurs assument sur ce point parfaitement leur mission de médiation et d'intervention dans la résolution des conflits.**

## 2.11 RELATIONS AVEC LES ACTEURS AÉROPORTUAIRES

### Secrétaire d'État ou Ministre de la Mobilité :

- Réponse à toutes les demandes
- Présentation du Rapport Annuel
- Communications sur les utilisations de pistes (BARWIS, météo, PRS)
- Transmission d'analyses et d'études :
  - Clarification des normes de vent, 26 avril 2016
  - Respect du PRS et normes de vent, 12 octobre 2016
  - Respect de la Cessation environnementale, 18 octobre 2016
  - Définition et notion d'avions gros porteurs, 18 octobre 2016
  - Equipements RESA/EMAS piste 19, 21 mars 2018
  - Procédures de décollage 07R/L, 29 août 2018
  - Procédures de décollage 19, 3 octobre 2018
  - Evaluation 2018 RNP 07L, 2 février 2019
  - Clarification des normes de vent, 28 avril 2019
  - Analyse de la Cessation, 7 mai 2019
  - Analyse du Mémoire B.A.C., 18 juin 2019

Rapport Annuel – 2019 – Réf : 7124-P

13

- Mémoire Médiateur Aérien, 27 juin 2019
- Evaluation 2019 RNP 07L, 10 octobre 2019
- RESA piste 19, 20 novembre 2019

#### **Service public Fédéral Mobilité et Transports :**

- Dossiers administratifs et équipements, support logistique
- Budget et Finances, contrôle budgétaire
- Refus de toute tutelle autre que budgétaire en toute indépendance fonctionnelle  
**REMARQUE** : la tutelle de l'ordonnateur est une validation de la légalité uniquement dans le respect des limites du budget attribué au Service autonome et indépendant de Médiation. L'opportunité reste dans le cadre de l'autonomie et de l'indépendance du Médiateur, lequel reste à la disposition de la Cour des Comptes pour se justifier, en toute confidentialité, des détails explicatifs de chaque dépense.

#### **Direction Générale du Transport Aérien (DGTA) :**

- Requêtes relatives au respect du PRS
- Requêtes relatives au respect des procédures publiées dans les AIP
- Législation aérienne
- Slot Monitoring Meeting
- Transmission d'enquête pour infractions et non-respect de la législation
- Projets de réponse aux interpellations et questions parlementaires

#### **skeyes :**

- Dossiers administratifs du personnel détaché
- Evaluation de la convention de mise à disposition de personnel
- Procédure de recrutement de nouveaux collaborateurs
- Abonnements aux publications aéronautiques AIP
- Occupation des locaux dans le bâtiment S
- Convention BARWIS
- Collaboration dans l'analyse des événements sous FL 245
- Collaboration avec la Cellule Environnement
- Collaboration dans le processus d'amélioration de www.batc.be

#### **Compagnies aériennes :**

- Contacts réguliers et échanges d'informations
- Point d'information sur les normes de bruit bruxelloises
- Réflexion sur l'amélioration des procédures aériennes

### Exploitant aéroportuaire Brussels Airport Company :

Malgré nos nombreuses tentatives et demandes de rencontre avec un Directeur, nous constatons avec regret qu'il reste toujours impossible de communiquer avec lui et déplorons ce manque de dialogue qui ne nous permet pas d'exercer nos missions en toute autonomie et en indépendance de par son attitude négative comme :

- Retrait des badges aéroportuares en août 2016 sans aucune faute des Médiateurs
- Refus de communication avec la Direction du Service de Médiation
- Grief est fait au Directeur de la Médiation d'avoir été détaché auprès du Ministre, où ses fonctions l'ont amené à collaborer à la préparation de divers dossiers, dans lesquels ont été prises des décisions ministérielles (refus du Boeing 777 de nuit, refus du terminal *low cost*, refus d'arrêté royal sur des redevances différenciées, arguments juridiques, refus de communication lors des travaux aux pistes, refus d'équiper la piste 19 de protections RESA/EMAS); un amalgame douteux est installé et entretenu par ce Directeur de B.A.C. de créer une confusion avec les décisions propres au Directeur du Service de Médiation après sa reprise de fonction, alors que les actes visés ont bien été pris et arrêtés au nom du Ministre et ne sont absolument pas imputables au Directeur de la Médiation ; étant donné que tout collaborateur ministériel n'exerce aucune responsabilité et agit exclusivement au nom du Ministre auprès duquel il est détaché
- Autres griefs personnels non appropriés et diffamatoires à l'égard du Directeur de la Médiation
- Non-respect de l'article 36 de la licence aéroportuaire imposant une collaboration
- Non-respect des Lois sur l'emploi des langues en matière administrative
- Retard ou non-réponse à nos diverses demandes
- Absence de toute volonté au dialogue
- Maintien d'une vision « banale » de la Médiation ; à savoir une personne qui prend les coups à leur place et qui répond après les événements de façon réactive, sans anticipation, sans information préalable et qui est un fonctionnaire sans aucune ambition travaillant dans son bureau et surtout pas sur le terrain, et qui adopte des horaires bureaucratiques et stricts, et surtout sans aucune empathie

### Bruxelles-Environnement :

- Comité d'accompagnement
- Cartographie du bruit
- Relevés des sonomètres du réseau IBGE-BIM

### Slot coordinateur :

- Sound Monitoring Meeting
- Analyse de la situation annuelle de distribution des créneaux horaires de nuit
- Transmission d'observations relatives à des avions et des vols litigieux

## EUROCONTROL, EPN et ICAO :

- Contacts informels mais réguliers

## 2.12 SOURCES D'INFORMATION

Le Service de Médiation dispose des bases de données suivantes :

- **Liste HYP** des vols B.A.C. avec 4 jours de retard
- **TRACKBOX** du trafic aérien B.A.C. en temps réel
- **Tracés radar** jour et nuit B.A.C. avec 1 jour de retard
- Données du **site [www.batc.be](http://www.batc.be)** avec 1 heure de retard
- Utilisation mensuelle **REDSTAR** des pistes et nombre de vols par mois
- Utilisation mensuelle des **quotas saisonniers de bruit**
- **Ecran BARWIS** des relevés météo par anémomètres en temps réel
- **Vent en altitude** par mail et via [www.batc.be](http://www.batc.be) par périodes
- **NOTAM** effectifs par mail et via [www.skeyes.be](http://www.skeyes.be)
- **Sélection des pistes** en temps réel par téléphone et via [www.skeyes.be](http://www.skeyes.be)
- Live **ATC.NET**
- **Immatriculations des aéronefs** via sites spécialisés
- **Rapports hebdomadaires de skeyes** sur l'utilisation des pistes
- **Rapports hebdomadaires de skeyes** sur les déviations au PRS
- **Liste annuelle DGTA** des avions disposant d'une exemption de quota
- **Travaux occasionnels** aux pistes via [www.batc.be](http://www.batc.be)
- **Monitoring du Coordinateur des Créneaux** via réunion mensuelle
- **Trafic aérien global**, abonnement GOLD, via [www.flightradar24.com](http://www.flightradar24.com)
- **AIP, AIRAC et amendements AIP** via [www.skeyes.be](http://www.skeyes.be)
- **Compte-Rendu** des séances des Parlements
- **Archives personnelles** de Philippe TOUWAIDE

## 2.13 COMMUNICATION ET INFORMATION AU PUBLIC

Le Service de Médiation développe une ligne de conduite de communication très intense, avant la survenance des faits, et se démarque par une proactivité nécessaire pour fournir une information en tous temps et heures, même le week-end et les jours fériés.

Nous n'avons rien à cacher, et la transparence des données mises à notre disposition est une garantie pour toutes les personnes survolées que le fonctionnement de l'Aéroport de Bruxelles-National s'opère avant tout sur des bases liées à la sécurité des opérations aériennes, en utilisant les meilleures pistes, les mieux équipées et le plus souvent face aux vents dominants.

Par notre site internet [www.airportmediation.be](https://www.airportmediation.be) nous diffusons une information historique complète et exhaustive, en toute transparence, afin d'éviter toute interprétation erronée sur de prétendues procédures historiques et immuables dans le temps.

Notre volonté d'une communication dynamique n'a pas pour but de diminuer les plaintes, mais de les anticiper en fournissant la bonne information au bon moment avant d'être questionnés, et aussi pour éviter de nous faire le reproche de ne pas avoir averti les personnes concernées avant la survenance d'un évènement (fermeture de pistes, vols de calibration, hélicoptère dans l'axe d'une piste pour missions de police ou retransmission télévisée, évènement influençant la disponibilité des pistes ou des procédures).

Nos canaux bilingues d'information sont les suivants :

- **Site internet sécurisé** : <https://www.airportmediation.be>
- **Compte Facebook (Bruxelles Aéroport Médiation et Airportmediation Brussel NL)** : plus de 2.500 abonnés qui suivent nos publications de données météo en temps réel, photos des couloirs et procédures aériennes, permanence jour et nuit en cas d'évènements particuliers
- **Compte Twitter (Airmediation\_fr et Airmediation\_nl)** : 7.337 tweets publiés, 43.988 visites du profil, 1.311.475 vues en 2019, liaison automatique avec le compte Facebook garantissant la publication des mêmes informations
- **Compte Instagram (Airportmediation)** : publication de photos d'ambiance
- Envoi de messages d'informations ciblées par **SMS** sur l'usage des pistes

## 2.14 INFORMATION AUPRÈS DES ACTEURS INSTITUTIONNELS

Le Service de Médiation a entrepris, en 2018, de se rendre d'initiative auprès de toutes les communes survolées en Brabant flamand, Brabant wallon et Région de Bruxelles-Capitale.

Par son courrier du 7 février 2018, respectant strictement les Lois sur l'emploi des langues en matière administrative, le Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral a proposé à chaque commune de rencontrer soit le Collège, le Conseil Communal ou la population pour une séance complète d'information et de répondre par la même occasion à toutes les questions que ces interlocuteurs ne manqueraient pas de lui poser.

Au total, 41 rencontres ont été organisées entre les Autorités Communales et/ou leurs citoyens, et l'Equipe du Service Fédéral de Médiation, soit 17 pour le Brabant flamand, 19 pour la Région de Bruxelles-Capitale et 3 pour le Brabant Wallon en 2018, et 2 en 2019.

Le bilan de ces rencontres est très positif, plus de 2.500 citoyens ont participé à des réunions publiques, un nombre important de questions ont été posées, et de nombreuses incompréhensions ont pu être levées par la présentation de la situation des survols spécifique à chaque commune visitée, avec publication d'une brochure pour chaque commune.

Le Médiateur Aérien a toutefois pu remarquer que les Autorités communales rencontrées ne disposaient pas de toutes les informations complètes et avaient – souvent – une vision de la situation exclusivement limitée à leur territoire communal en négligeant les nombreuses interférences techniques qui expliquent les utilisations de pistes et de procédures aéronautiques.

De même, l'interprétation des diverses décisions de justice et de l'éventuelle publication d'une Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques est sensiblement différente en fonction des acteurs rencontrés, lesquels n'ont absolument pas une vue complète de la situation juridique du dossier des survols ni des décisions qui ne sont plus susceptibles d'appel et encore moins de la réelle pertinence d'une Loi, présentée certains comme LA solution miracle, alors que cette Loi ne précise pas la situation de départ.



## 3. Les procédures à l'Aéroport de Bruxelles-National

### 3.1 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

### 3.2 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 :

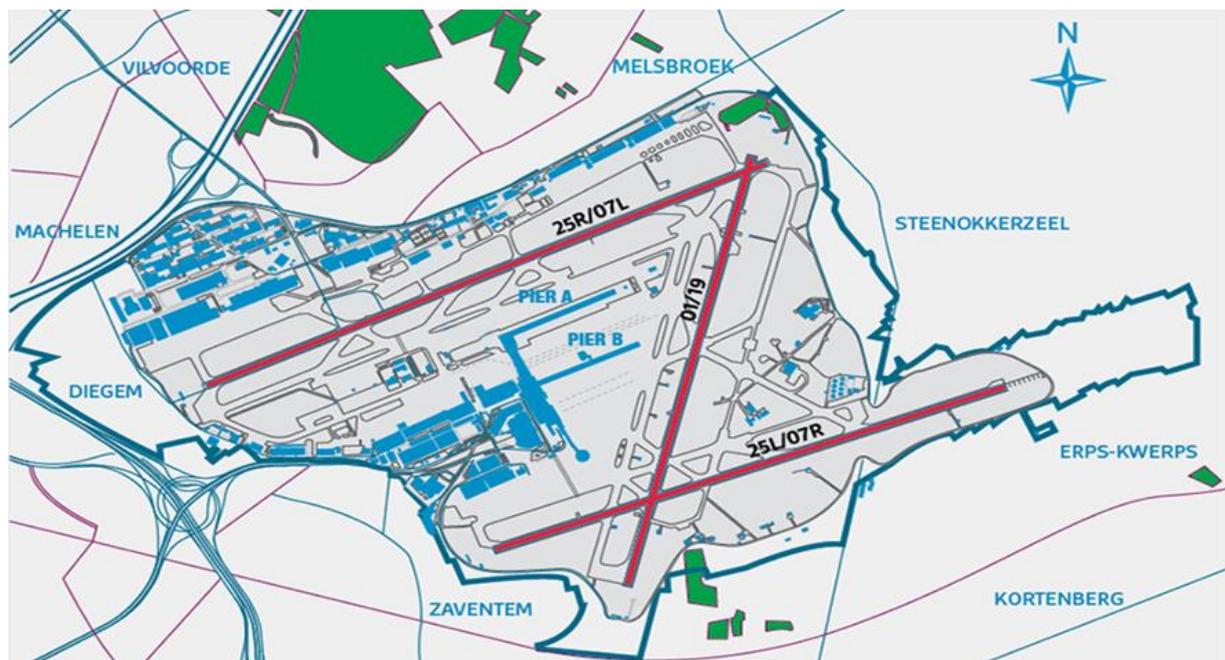
- **23 juillet 1910 au 4 août 1910** : meeting d'aviation à Stockel, dans le cadre de l'Exposition Universelle de 1910 se tenant sur la plaine du Solbosch
- **1910 à 1914** : utilisation d'une plaine d'aviation à Stockel, futur hippodrome de Stockel
- **4 août 1914** : invasion de la Belgique par les 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 1<sup>er</sup> 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
- **1<sup>er</sup> mars 1919** : création de la 1<sup>ère</sup> 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 (R.V.A.)
- **20 juillet 1948** : inauguration de l'aéroport civil de Melsbroek
- **1<sup>er</sup> août 1953** : inauguration de l'Héliport de l'Allée Verte avec premiers vols commerciaux en hélicoptères Sikorsky S-55 de la SABENA

- **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

### 3.3 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) ; longue de 3.638 mètres, 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 ».



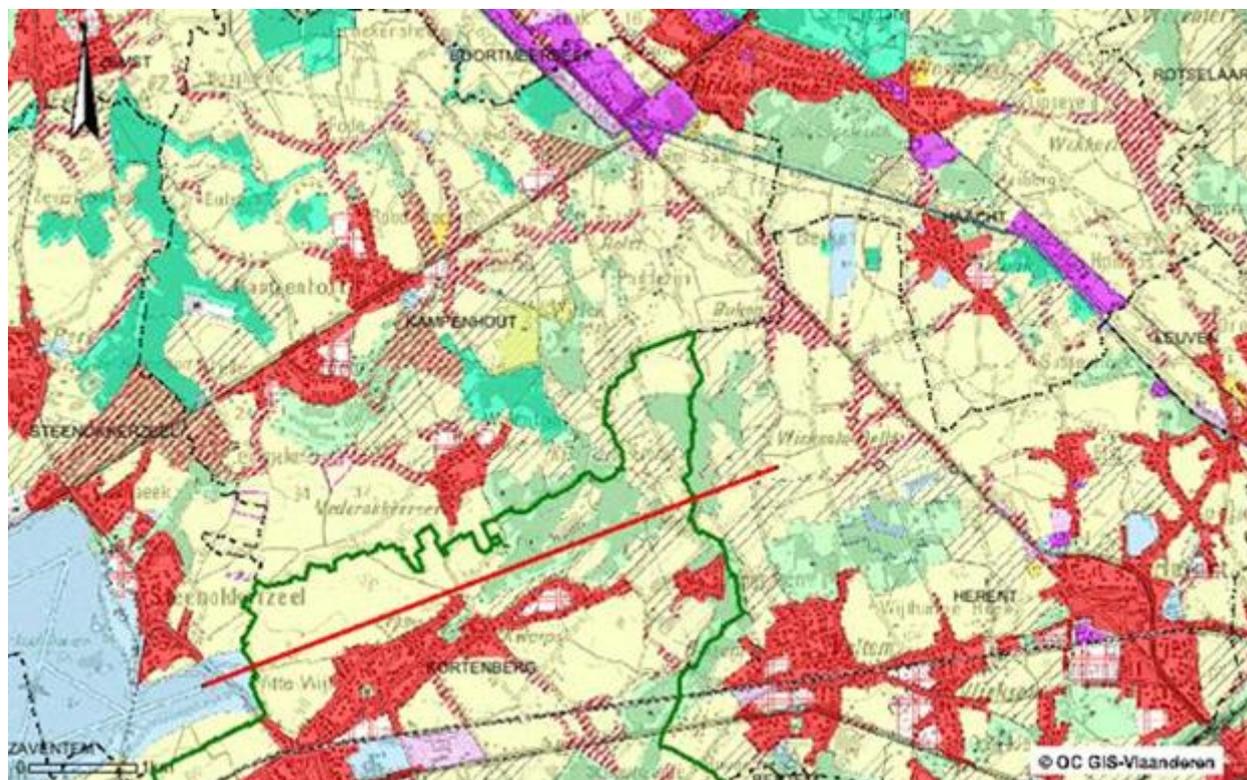
*Schéma des pistes actuelles de Bruxelles-National*

- **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, longue 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 ».



### 3.3.2 25L/07R

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

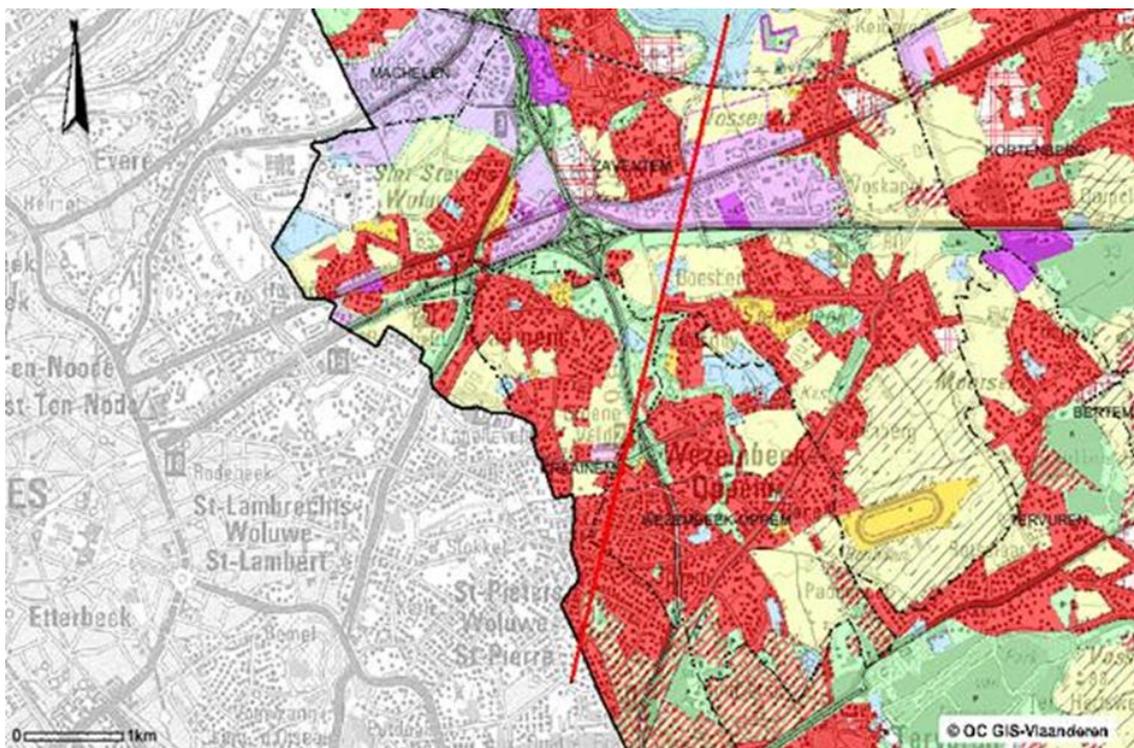


Zone non aedificandi autour de l'axe de la piste 07R/25L (Kortenberg)

### 3.3.3 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-Oppeem, Woluwe-Saint-Pierre)

### 3.3.4 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 et 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.

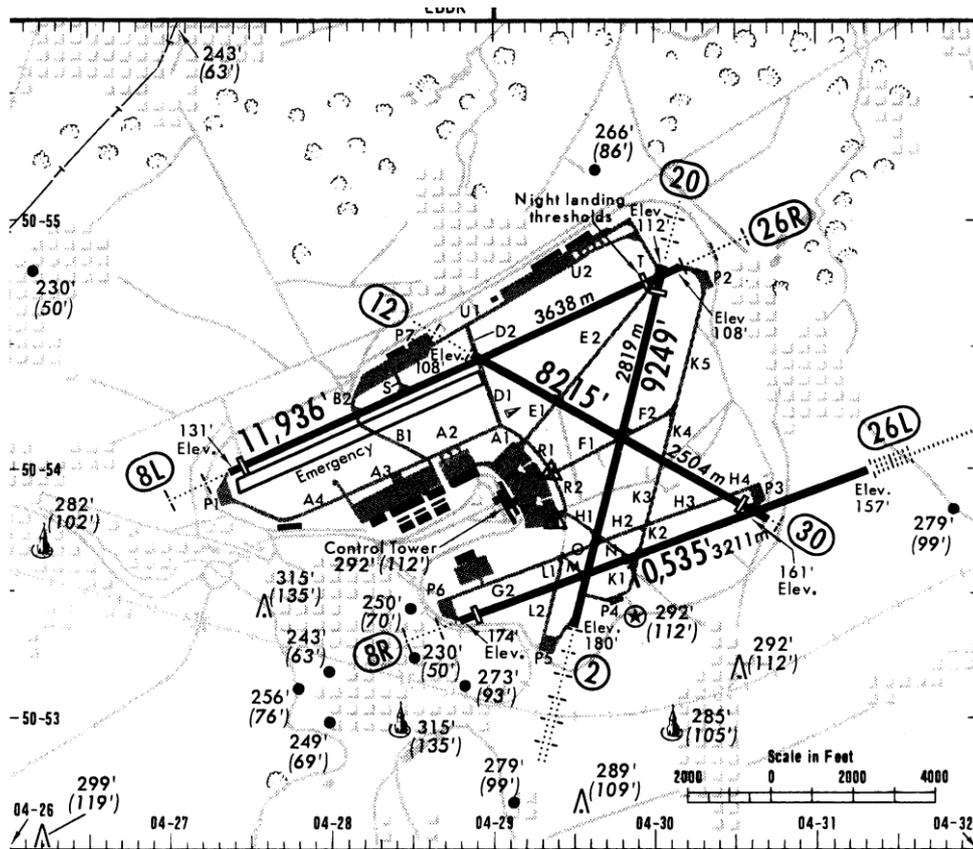


Schéma des pistes de Bruxelles-National en 1960-1961

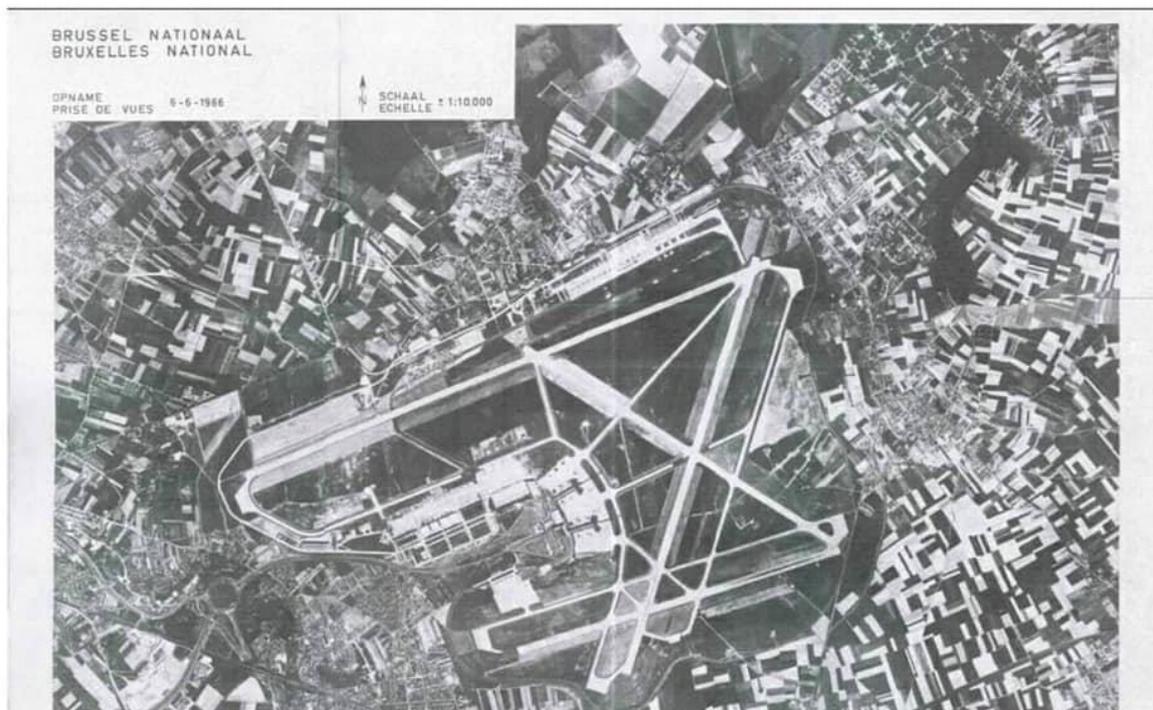


Photo aérienne de la piste détruite 12/30

## 4. 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 :

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

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.

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

Exemple : CIV 4 C = 4<sup>ème</sup> version de la route 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 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 Rechtdoor
  - J** piste 07R uniquement, procédure 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)

## 4.1 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.

### 4.1.1 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*.

### 4.1.2 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).

### 4.1.3 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).

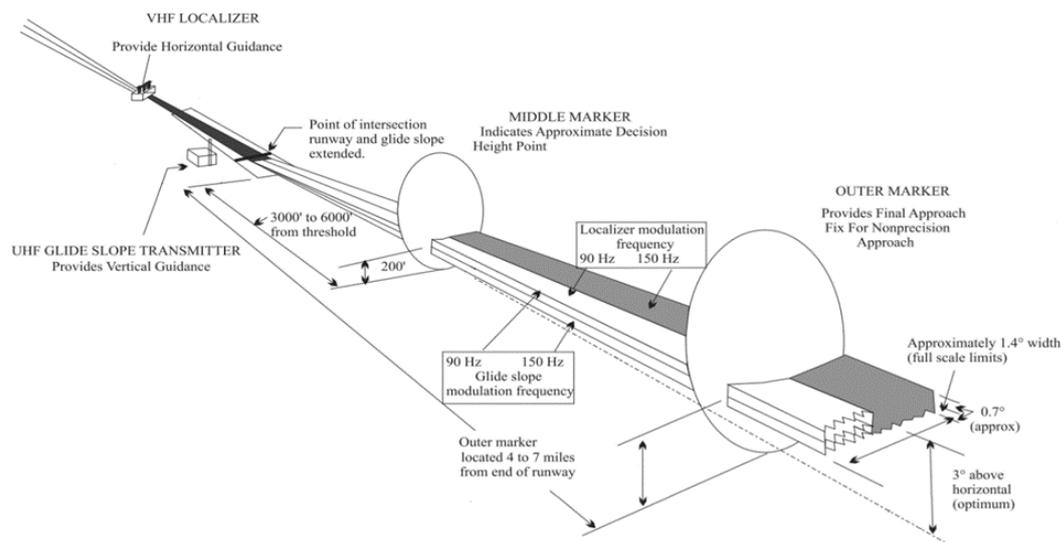
Un récepteur VOR permet de déterminer un relèvement magnétique par rapport à une station au sol (balise émetteur VOR dont la position est connue), et donc le radial sur lequel le récepteur (donc l'avion) est situé. Par déduction il permet de suivre n'importe quelle route passant par la station (en rapprochement 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).

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.

#### 4.1.4 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.



## 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).

**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).

## OACI Approach Classification

Domain	Document	Relationship				
Approach Operations	Annex 6	Classification (based minima)	Type A (250' or higher)	Type B CAT I (less than 250' & 200' or higher) or CAT II (less than 200' & 100' or higher) or 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

#### 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

### 4.1.5 Atterrissage par faible visibilité

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

#### Catégories d'approche ILS

Catégories	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

### 4.1.6 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..

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.



### Points

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) impliquant 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).

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, 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 pour le 3 décembre 2020.

#### 4.1.7 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

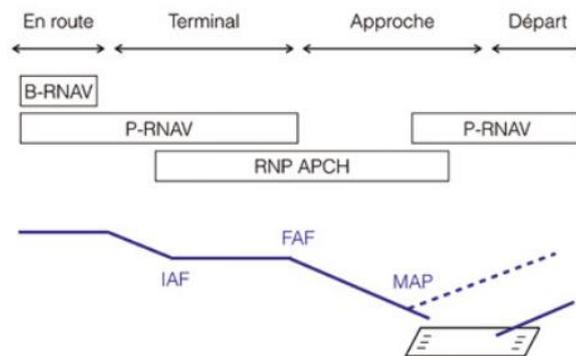
**2019** : Publication le 18 juillet 2019, utilisation uniquement entre le 16 août et le 23 septembre 2019, publication suspendue par NOTAM puis retrait dans le cycle AIRAC 10 à dater du 10 octobre 2019

## 4.2 PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE

### 4.2.1 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).

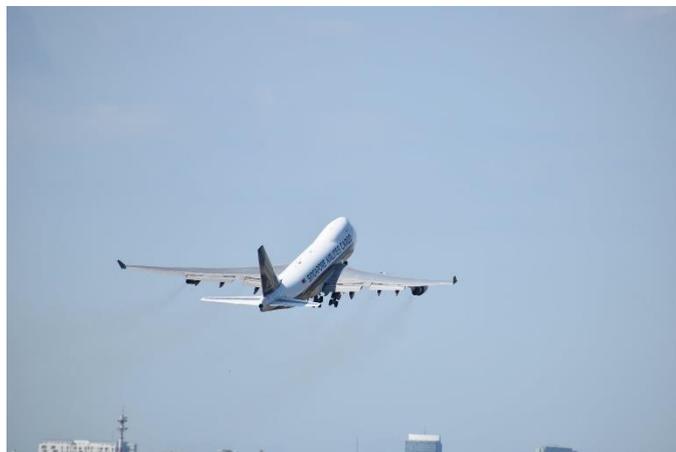


*Les différentes phases d'un vol aux instruments en navigation de surface*

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'aéroports 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.



## 4.2.2 NADP : les procédures antibruit de montée au départ recommandées par l'OACI – Noise Abatement Departure Procedure

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.

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  $V_2 + 10$  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  $V_2 + 10$  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.*



## 4.3 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* »

## 4.4 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)

## 4.5 DERNIÈRES DÉCISIONS PRISES PAR LE GOUVERNEMENT

Conseil des Ministres du 19 décembre 2008 - B.63

Conseil des Ministres du 26 février 2010 – B.22

Déclaration gouvernementale du 1<sup>er</sup> décembre 2011, page 153, sur les entreprises publiques et la déclaration gouvernementale présentée à la Chambre des Représentants le 7 décembre 2011 :

« *d. Belgocontrol*

*Le Gouvernement veillera à ce que Belgocontrol organise un contrôle de la navigation aérienne de qualité et efficace en matière de coûts. Il veillera aussi à ce que skeyes adopte une attitude proactive concernant la collaboration avec des autres prestataires de service de la navigation aérienne (ANSP's).*

*Il soutiendra l'intégration de l'entreprise dans le programme « Single European Sky » avec une attention particulière pour le bloc fonctionnel de l'espace aérien de l'Europe centrale (FABEC). Le Gouvernement définira un cadre qui favorise le développement de Belgocontrol et l'intégration du contrôle de la navigation aérienne militaire, en tenant compte des contraintes européennes et internationales. Pour y parvenir, une réforme de l'entreprise sera menée.*

*A l'occasion de la négociation relative au nouveau contrat de gestion, et après avoir analysé les raisons du déficit de Belgocontrol, le Gouvernement examinera l'ensemble des moyens permettant à l'entreprise de retrouver l'équilibre financier structurel. A cet égard des discussions seront menées avec l'ensemble des bénéficiaires et/ou contributeurs des services de Belgocontrol, et ce dans le respect des règles européennes en matière de concurrence. Le cas échéant, ces discussions pourraient conduire à une actualisation de l'accord de coopération du 30 novembre 1989, en accord avec les Régions.*

*Les décisions des Conseils des Ministres des 19 décembre 2008 et 26 février 2010 dans le cadre de la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National seront entièrement exécutées. Un accord de coopération sera négocié avec la Région de Bruxelles-Capitale concernant les normes de bruits.*

*Le Gouvernement veillera également à l'installation d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National. Cette autorité indépendante sera mise en place au départ de la Direction Générale du Transport Aérien. »*

#### 4.5.1 Points des accords déjà exécutés

- Limitation du MTOW à 200 tonnes sur la piste 20 : effectif depuis le **1<sup>er</sup> 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 cours 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**

## 4.5.2 Modifications des procédures aéronautiques et dates de mises en œuvre

- **28 juillet 2012 :**  
1 procédure de décollage concernée :
  - ➔ Vols CIV 25R du samedi et du dimanche, transfert de la route Chabert CIV 1 E vers la route du Canal, CIV 8 D; **effectif depuis le samedi 28 juillet 2012**
- **13 décembre 2012 :**  
3 procédures de décollage concernées:
  - ➔ Redéfinition de la route 20 vers CIV existante en 2003 de la piste 20
  - ➔ Utilisation des routes de jour pendant la nuit pour les décollages vers le sud-est
  - ➔ Suppression des routes de nuit actuelles PITES 3 N et ROUSY 3 N ; **effectif depuis le jeudi 13 décembre 2012**
- **11 juillet 2013 :**  
1 procédure d'atterrissage concernée:
  - ➔ 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 :**
  - ➔ **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.

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 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'OACI ;
- 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) ;
- 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 max.	Crosswind	Crosswind max.
	<b>01</b>	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
	<b>07R/L</b>	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
<b>PRS OFF</b>	<b>19</b>	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
<b>PRS ON</b>	<b>19</b>	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt
	<b>25R/L</b>	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt

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:  
→ VIRAGE DROITE NORD : redéfinition des routes CHIEVRES et DENUT
- **6 février 2014:**  
Plusieurs procédures de décollage concernées:  
→ VIRAGE GAUCHE EST : redéfinition des routes SOPOK, PITES et ROUSY  
→ Modification des conditions d'utilisation des routes : 136 tonnes pour les routes C et plus de 136 tonnes pour les routes D  
→ 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  
→ Modification des conditions d'utilisation des routes alternatives de contournement Z et D
- **6 mars 2014 :**  
Plusieurs procédures de décollage concernées:  
→ 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'Etat, 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.



## 4.6 LES INSTRUCTIONS MINISTÉRIELLES

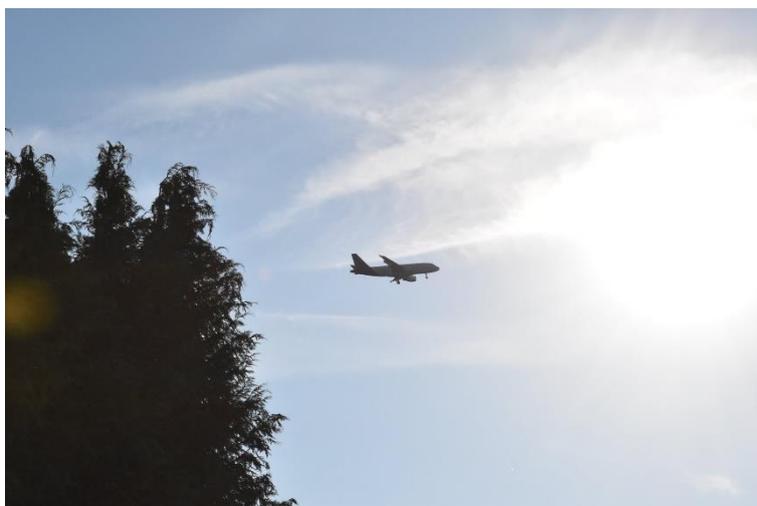
**Chronologie des diverses instructions ministérielles (MOT) ou instructions du RVA/DGTA en matière de sélection des pistes et de normes de vent prises dans le cadre de la gestion de l'Aéroport de Bruxelles-National.**

- 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

## 4.7 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



## 4.8 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 :**  
1<sup>er</sup> 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 :**  
2<sup>ème</sup> 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 optimisées 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

- **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

## 4.9 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 )
- **1<sup>er</sup> 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 02 heures 30
- **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.AC. – montée optimisée »
- **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 quota de bruit individuel 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
- **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
- **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

## 4.10 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’Etat 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’Etat 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’Etat Wathelet :**

Projet de loi relatif aux modes d’élaboration, de fixation et de validation de l’ensemble des procédures aéronautiques 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’Etat, 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.

## 4.11 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'Etat 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'Etat, projet non suivi.

## 4.12 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 vacances, 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, neuvième 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'Etat - 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'Etat - 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'Etat - n° 129.411
- **Arrêt du 21 octobre 2004** du Conseil d'Etat - 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'Etat - n° 138.978
- **Arrêt du 17 février 2005** du Conseil d'Etat - 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'Etat - n° 144.320
- **Arrêt du 2 juin 2005** du Conseil d'Etat - 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'Etat - n° 145.837
- **Arrêt du 7 juillet 2005** du Conseil d'Etat - n° 147.401
- **Arrêt du 14 juillet 2005** du Conseil d'Etat - n° 147.660
- **Arrêt du 22 septembre 2005** du Conseil d'Etat - n° 149.312
- **Jugement du 10 janvier 2006** du Tribunal de Première Instance de Bruxelles, NL, 05/1621/C
- **Arrêt du 21 décembre 2005** du Conseil d'Etat - n° 153.074
- **Arrêt du 25 janvier 2006** du Conseil d'Etat – 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'Etat - n° 158.547, 158.548 et 158.549
- **Arrêt du 10 mai 2006** du Conseil d'Etat - n° 158.606
- **Arrêt du 6 juin 2006** du Conseil d'Etat, chambre néerlandophone, n° 159.614
- **Arrêt du 6 juin 2006** du Conseil d'Etat, 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'Etat - n° 169.809
- **Arrêt du 29 juin 2007** du Conseil d'Etat - 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'Etat - 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'Etat - n° 187.998
- **Arrêt du 14 juillet 2009** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 17ème Chambre, RG n° 2007/AR/1024
- **Arrêt du 11 décembre 2009** du Conseil d'Etat - n° 198.860
- **Arrêt du 13 janvier 2010** du Conseil d'Etat - n° 199.465
- **Arrêt du 18 mai 2010** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 1ère chambre NL, 2007/AR/2410
- **Arrêt du 25 mai 2010** du Conseil d'Etat - 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'Etat – n° 213.359
- **Arrêt du 19 mai 2011** du Conseil d'Etat – n° 213.360
- **Arrêt du 10 mai 2012** du Conseil d'Etat - n° 219.304

- **Arrêt du 22 juin 2012** de la Cour de Cassation, C.10.0487.F/1
- **Arrêt du 24 juin 2014** du Conseil d'Etat – n° 227.805
- **Arrêt du 8 juillet 2014** du Conseil d'Etat – n° 228.003
- **Arrêt du 8 juillet 2014** du Conseil d'Etat – 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 NL de Bruxelles – n° 15/1013/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 11 mai 2015** par défaut du Tribunal de Première Instance NL de Bruxelles – n° 2015/956/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 6 avril 2016** du Tribunal de Première Instance NL de Bruxelles, n° 15/2896/A, Cessation Environnementale
- **Arrêt du 31 mars 2017** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 18ème Chambre, 2011/AR/1971
- **Arrêt du 22 mai 2017** du Conseil d'Etat – n° 238.283
- **Arrêt du 22 mai 2017** du Conseil d'Etat – 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'Etat - n° 239.474
- **Jugement du 30 mai 2018** du Tribunal de Première Instance NL de Bruxelles, n° 16/2053/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 1<sup>er</sup> février 2019** du Tribunal de Première Instance de Bruxelles, n° 18/4372/A, Cessation Environnementale



## 4.13 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

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 HUL sont autorisés de 23h00 à 06h00 à décoller de la piste 25 R 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 HUL <b>doivent</b> 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 <b>doivent</b> 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 HUL 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 <b>tous</b> les avions vers HUL 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 optimisées 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)

<b>15.05.2003</b>	23h00 à 06h00, uniquement les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota de bruit individuel inférieur à 4	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord ainsi que les avions vers CIV et HUL avec un quota de bruit individuel compris entre 4 et 12 qui font une boucle par le ring
<b>12.06.2003</b>	23h00 à 06h00, uniquement les avions vers Huldenberg avec un quota de bruit individuel inférieur à 4	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers CIV avec un quota de bruit individuel inférieur à 4 passent par le canal, les avions vers CIV et HUL avec un quota individuel de bruit compris entre 4 et 12 font une boucle par le ring
<b>23.07.2003</b>	23h00 à 06h00, tous les avions vers Huldenberg sans limite de quota de bruit	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers Chièvres avec un quota de bruit individuel inférieur à 4 passent par le canal, les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota individuel de bruit compris entre 4 et 12 font une boucle par le ring
<b>22.03.2004</b>	Dispersion de nuit	Dispersion de nuit
<b>18.04.2004</b>	Dispersion de jour	Dispersion de jour
<b>02.02.2009</b>	Suppression de la Dispersion	Suppression de la Dispersion
<b>02.02.2009</b>	23h00 à 06h00, tous les avions vers Huldenberg sans limite de quota de bruit (QC 8,0 depuis le 25 octobre 2009 )	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le nord. Les avions vers Chièvres avec un quota de bruit individuel inférieur à 4 passent par le canal, les avions vers Chièvres avec un quota individuel de bruit compris entre 4 et 12 font une boucle par le ring
<b>01.07.2010</b>	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 quota de bruit individuel inférieur à 4,0 passent par le canal, les avions vers Chièvres avec un quota individuel de bruit 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.

## 4.14 DÉFINITION DE L'OACI DES NORMES DE VENT

L'OACI 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 OACI 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 8/11/2018 No 1 et les recommandations de l'OACI en matière d'utilisation de pistes préférentielles en vue de l'atténuation du bruit contenues dans les documents – OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne, Gestion du trafic aérien, 14ème édition, 2001 et OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne, Exploitation technique des aéronefs, Volume I procédures de vol, 5ème édition, 2006 :

### ICAO: DOC. 4444

#### **Chapter 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 noisesensitive aereas 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*

Rapport Annuel – 2019 – Réf : 7124-P

54

*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'OACI 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'OACI 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'OACI, 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'OACI a adressé aux Etats 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 Etats 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'OACI « Meteorological Service for International Air Navigation » reprend dans sa 17<sup>ème</sup> 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)

- **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 (*variations 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 procédures spéciales de moindre bruit sont appliquées** : variation de la vitesse du vent moyen de 5 nœuds ou plus au cours des 10 dernières minutes (*variations 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)



## 4.15 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 Etats-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 ».*

### 4.15.1 Evolution des valeurs des composantes

- **Depuis 1980 :**

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.

- **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 heures 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.

- **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.*

- **19.09.2013 :**

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

*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.*

- **06.02.2014 :**  
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 kt - 3 kt (incl.)	0 kt - 3 kt (incl.)	0 kt - 3 kt (incl.)
Crosswind MAX	20 kt	20 kt	20 kt
RWY in use	RWY 25L/R	RWY 19 (TKOF only)	
Tailwind MAX	7kt	7kt	
Crosswind MAX	20 kt	20 kt	

*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).*

## 4.16 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 suivant :

- **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 navigation 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 1<sup>er</sup> décembre 1994, 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.*
  
- **Arrêté royal du 19 décembre 2014** relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne :
  - **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 § 1<sup>er</sup> sont fixées par décision du Ministre ou du directeur général.*
  - **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.*

### 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:
  - **Article 1<sup>er</sup>** : *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*
  - **Article 2 § 1<sup>er</sup>** : *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'Etat conformément à l'annexe 15 à la Convention de Chicago*
  - **Article 3 § 1<sup>er</sup>** : *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.*
  - **Article 3 § 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>** : *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*
  - **Article 11 § 1<sup>o</sup>** : *Belgocontrol établit des procédures CDO (Continuous Descent Operations) à l'Aéroport de Bruxelles-National sur les pistes préférentielles*

- **Article 21 § 1<sup>er</sup>** : 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
- **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
- **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 1<sup>er</sup>). Moniteur belge du 4 juillet 1954, page 5.085*
- **Arrêté royal (I) du 14 avril 1958** portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume: Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 11 juin 1954 précité, il est interdit aux aéronefs de survoler la partie de l'agglomération bruxelloise située à l'intérieur d'une circonférence de 5 kilomètres de rayon, centrée sur le parc de Bruxelles (article 1<sup>er</sup>). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1<sup>er</sup>, 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 § 1<sup>er</sup> 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 »*

## **4.17 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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.

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 06h et 6h59 locales.

#### 4.17.1 Avions interdits la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National

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

#### 4.17.2 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
- 1<sup>er</sup> janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 12,0 et plus

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

- 1<sup>er</sup> janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 48 ;0 et plus

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

- 1<sup>er</sup> 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**

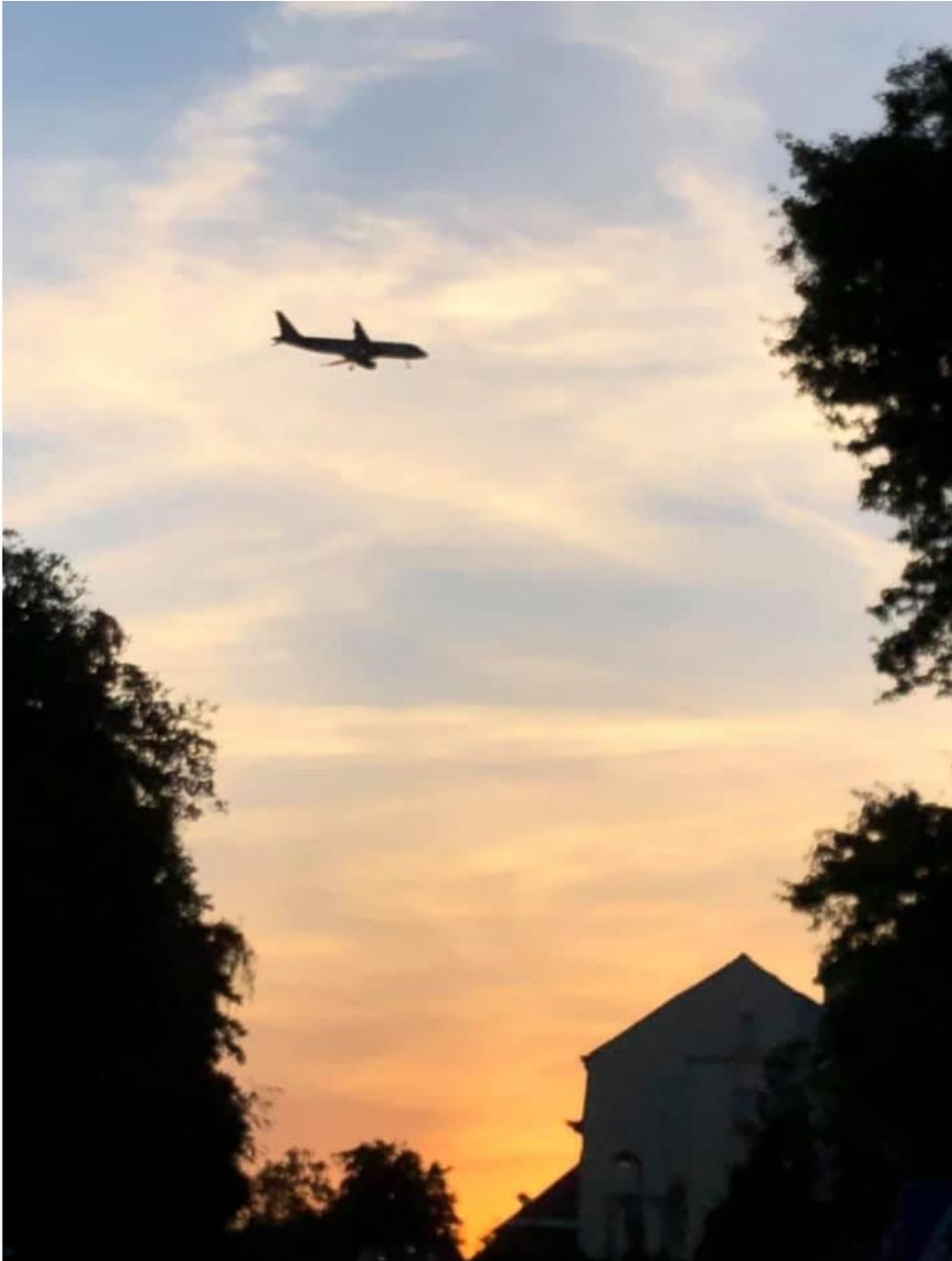
*Movements of jet aircraft with MTOW  $\geq$  34 T or with a capacity of more than 19 seats (crew-only seats excl) are restricted:*

- *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).*

*Exemptions may be granted for:*

- *take-off between 2000 and 2159 (1900 and 2059) with QC  $\leq$  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  $\leq$  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).*



<b>QC DEPARTURES (0 – 4,0)</b>	
Learjet 45	0,1
E145	0,6
Embraer 145	0,6
Airbus 20 Neo	0,7
Bombardier CRJ-700	1,2
B 737 Max	1,2
A 319	1,3 – 2,5
B 737-500	1,3
Bombardier CRJ-900	1,3
SU95	1,5
B 787-800	1,9 – 2,1
Embraer 170	2,1
A 350-900	2,1 – 2,3
Embraer 195	2,2
B 737	2,2 – 2,4
B 737-400	2,4
B 737-700	2,4
A 320	2,4 – 2,9
B 737-800	2,5 – 4,5
B 787-800	2,7 – 3
B 787-900	2,8
B 757-200	2,8 – 3,1
A 321	3,8 – 4,1

QC DEPARTURES (4,1-8,0)	
B 737-900	4,0 – 5,2
A 300-600 F	4,1 – 6,7
B 757-200 F	4,2
B 767-600	7,2
B767-300	7,2
A 330-200 F	8,0

QC DEPARTURES (8,1-12,0)	
A 388	10,4
B 777-200 P	10,7 – 12,6
B 777L F	11,4 – 11,9
A330-300	7,9 – 9,3
A330-200	7,9 – 11,2
B 777 W	10,8 – 11,2

QC DEPARTURES (12-26,6)	
B747-400F	22,1 – 26,6

## 4.18 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 OACI 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



MTOW= MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT	
Learjet 45	10
E145	20
Embraer 145	20 – 21
Bombardier CRJ-700	33
Embraer 175L	37
Bombardier CRJ 900	38
Embraer 170	39
Soukhoï Superjet 100	46
SU95	46
F-100 Super Sabre	46
Embraer 195	51
E 195	51
B 737-500	61
B 737-300	63
B 737-400	63 – 69
A 319	64 – 76
B 737	65 – 70
B 737-800	67 – 80
B 737-700	69
A 320	71 – 8
A 20 Neo	74
A 321	83 – 89
B 737 Max	83
B 737-900	86
B 757-200	100 – 109

ABOVE 136 MTOW	
A 300-600	153 – 171
B 767-300	187
A 330-300	215 – 235
A 330-200 P	215 – 242
A 330-200 F	233
B 787-800	220 – 228
B 747-400 P	233
B 747-400 F	395 – 413
B 787-900	251
A 350-900	268 – 275
A 340-300	275
B 777-200	294 – 298
B 777 P	348
B 777 L	313 – 352
B 777 W	341 – 352
B 747-800	448
A 388	575

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

- Les Boeing 767, 777 et 787 ;
- Les Airbus A.330 et A.340 ;
- 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.

## 4.19 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**

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.

## 4.20 ÉTUDES DE SÉCURITÉ

Il faut considérer que **4 études spécifiques** ont été réalisées en vue de déterminer les valeurs idéales de composantes de vent à l'Aéroport de Bruxelles-National :

- **AAC**, « *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.



## 4.21 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  $-39^{\circ}\text{C}$ , 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 COn densation TRails Aloft, dans un rapport météorologique METAR.

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.



## 4.22 FONDS POUR L'ATTÉNUATION DES NUISANCES DANS LE VOISINAGE DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL – FANVA

### 4.22.1 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.

#### 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 1<sup>er</sup> 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 ».*

### 4.22.2 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) L<sub>Amax</sub> et maximum 5 manifestations de = 50 dB(A) L<sub>Amax</sub> (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 L<sub>Amax</sub> 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 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.*

### 4.22.3 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.

### 4.22.4 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.*



## 5. 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 1<sup>er</sup> 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 § 1<sup>er</sup> 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 2 D qui survole le Canal de Bruxelles.**

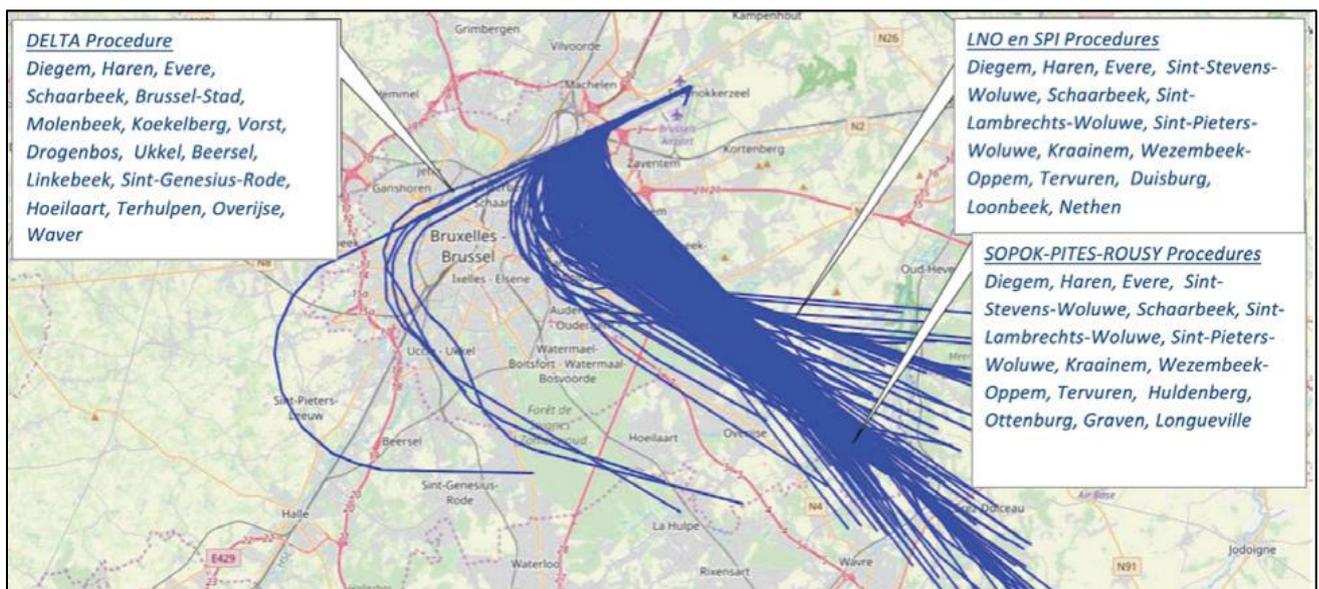
## 5.1 CARTES DES UTILISATIONS PRÉFÉRENTIELLES

- Décollages 25R sur virage à droite et 'tout droit'

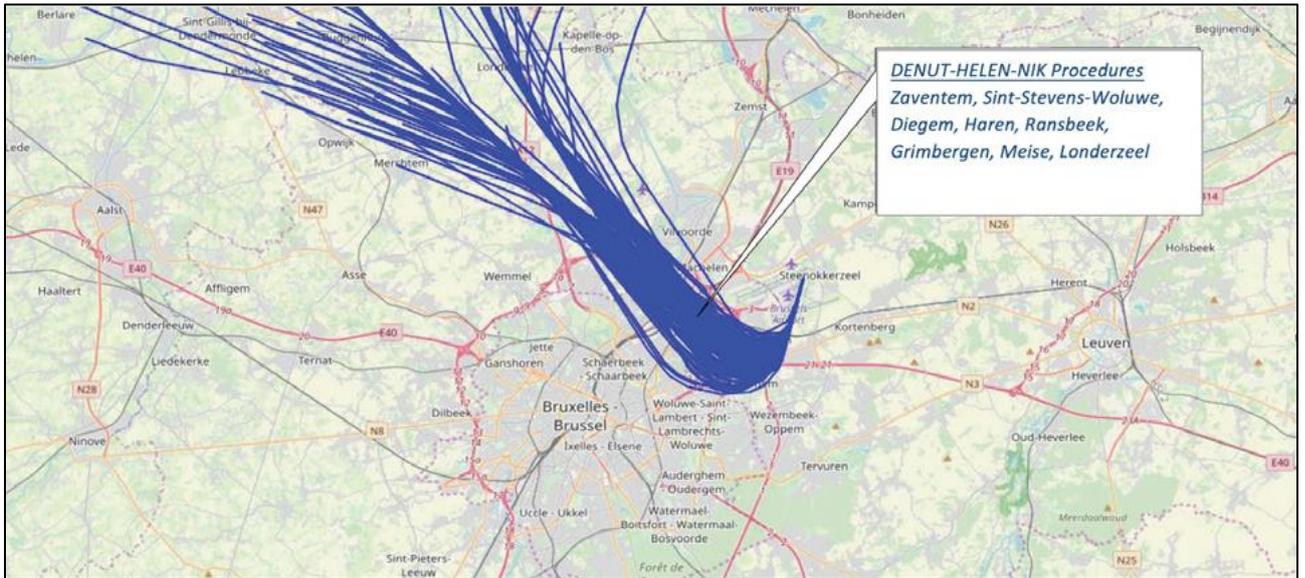


(\*) La liste des communes et sous-communes survolées est non exhaustive et fournie à titre indicatif

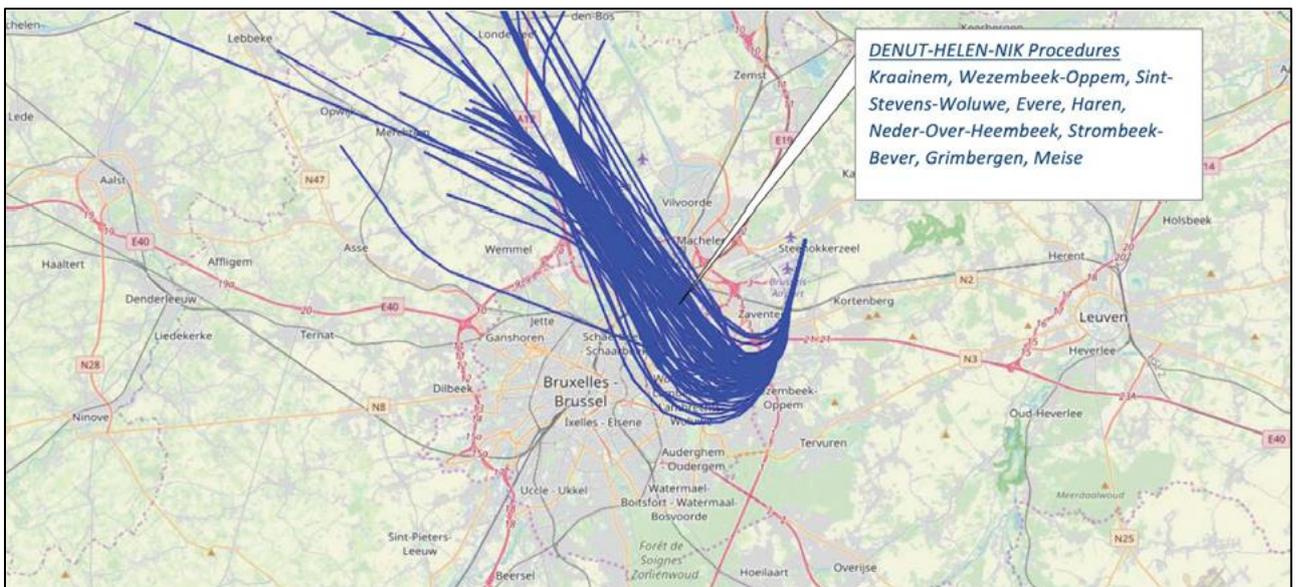
- Décollages 25R sur virage gauche à 1.700 et 4.000 pieds



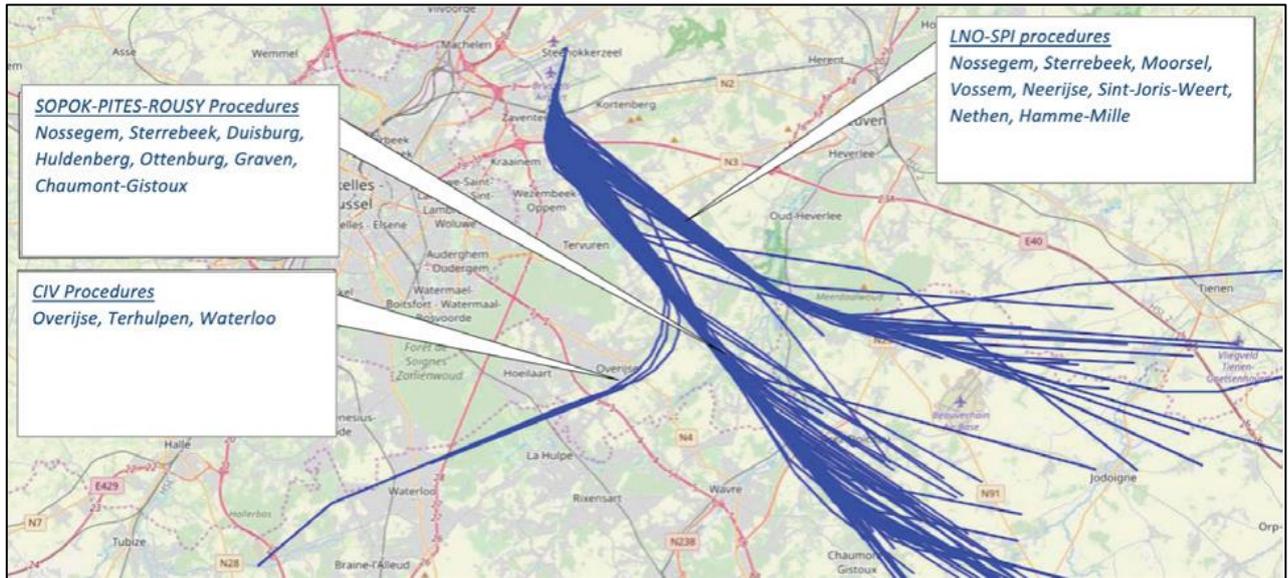
- Décollages 19 avec virage droite en procédure NOVEMBER (virage 700 pieds SINGLE RWY)



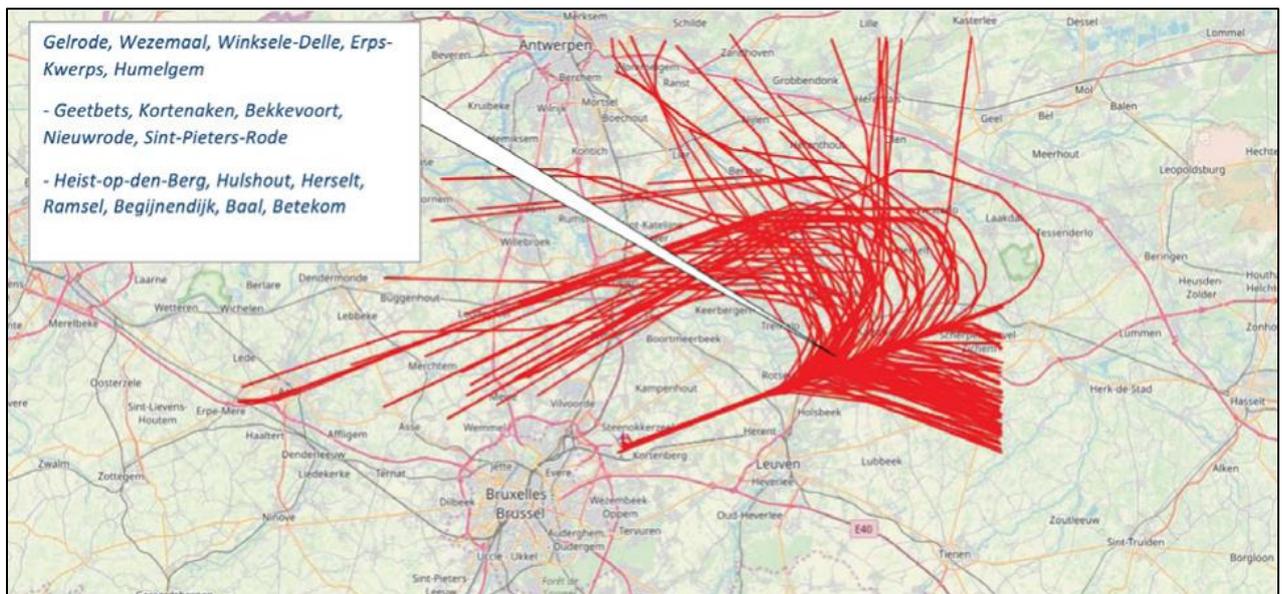
- Décollages 19 avec virage droite en procédure LIMA (virage 1.700 pieds)



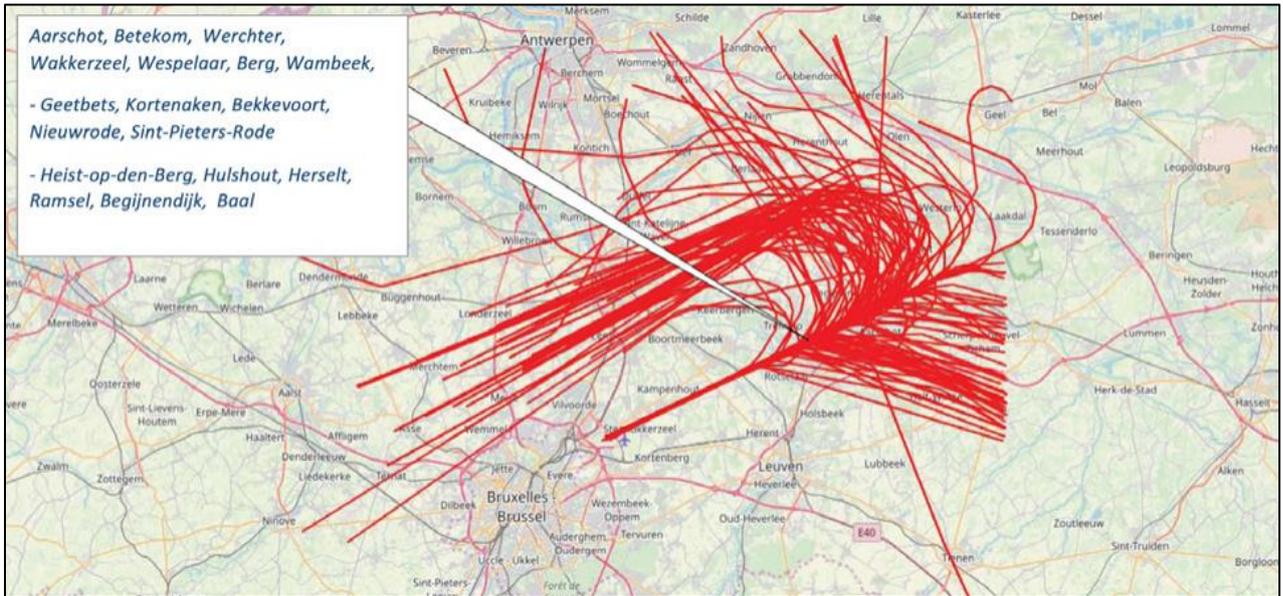
- Décollages 19 avec virage gauche en procédure LIMA (virage 700 pieds)



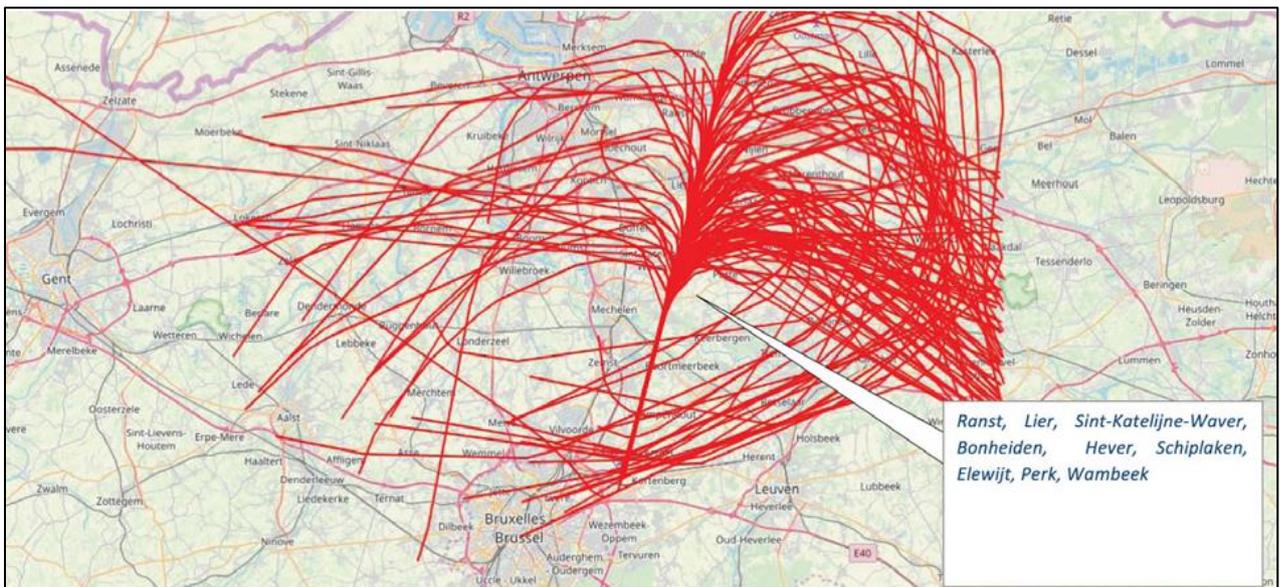
- Atterrissages piste 25L



- Atterrissages piste 25R

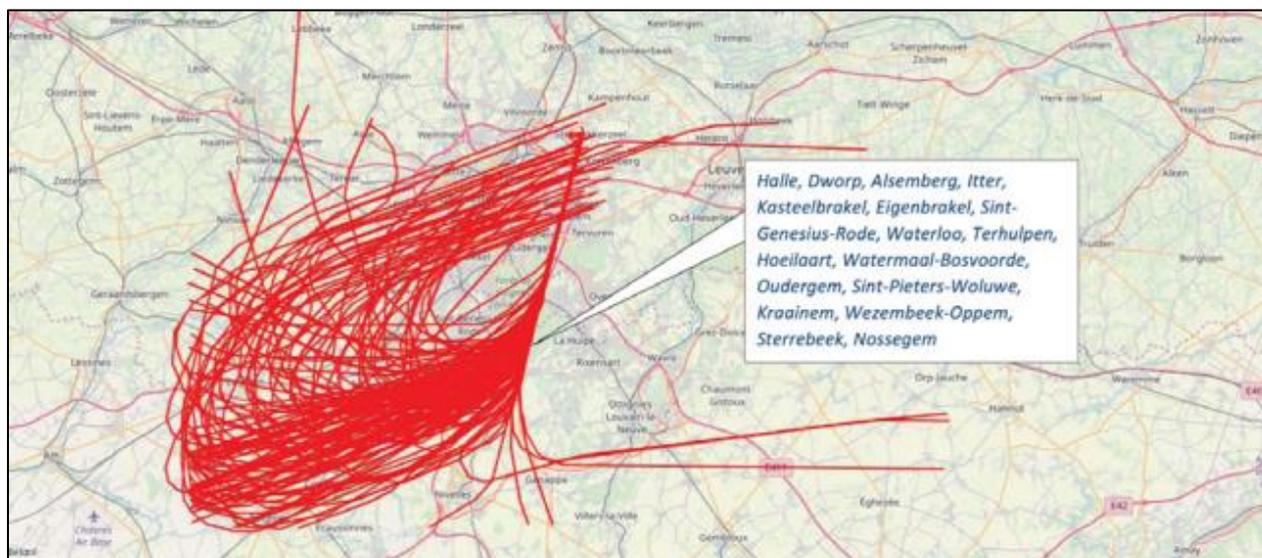


- Atterrissages piste 19

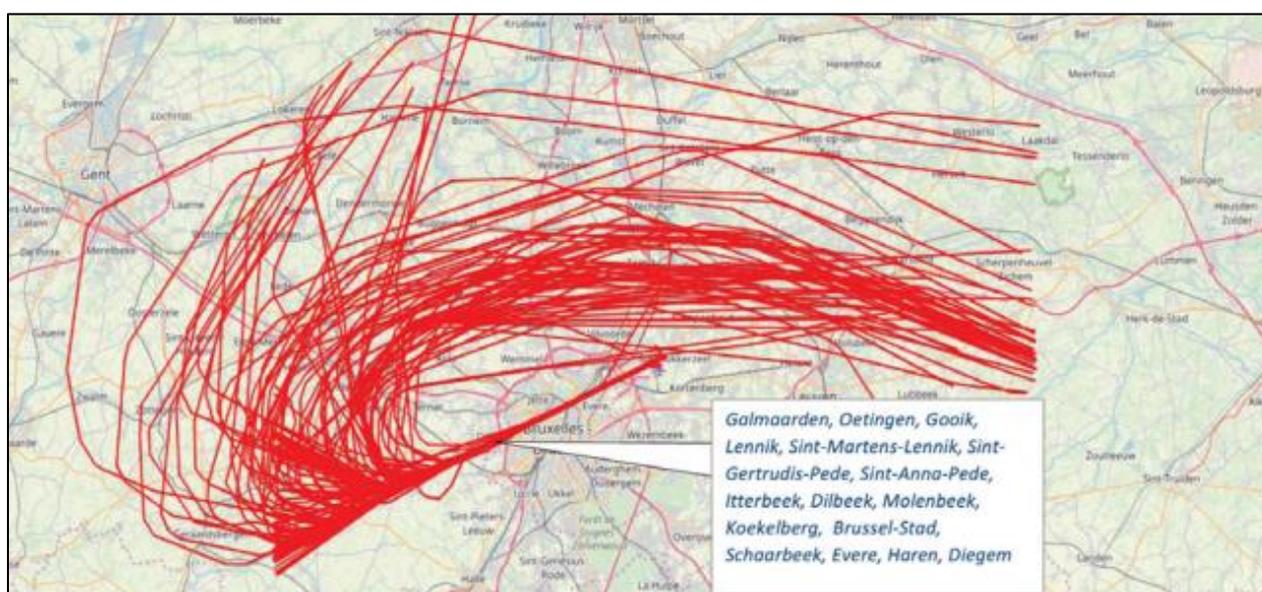


## 5.2 CARTES DES UTILISATIONS ALTERNATIVES NON-PRÉFÉRENTIELLES

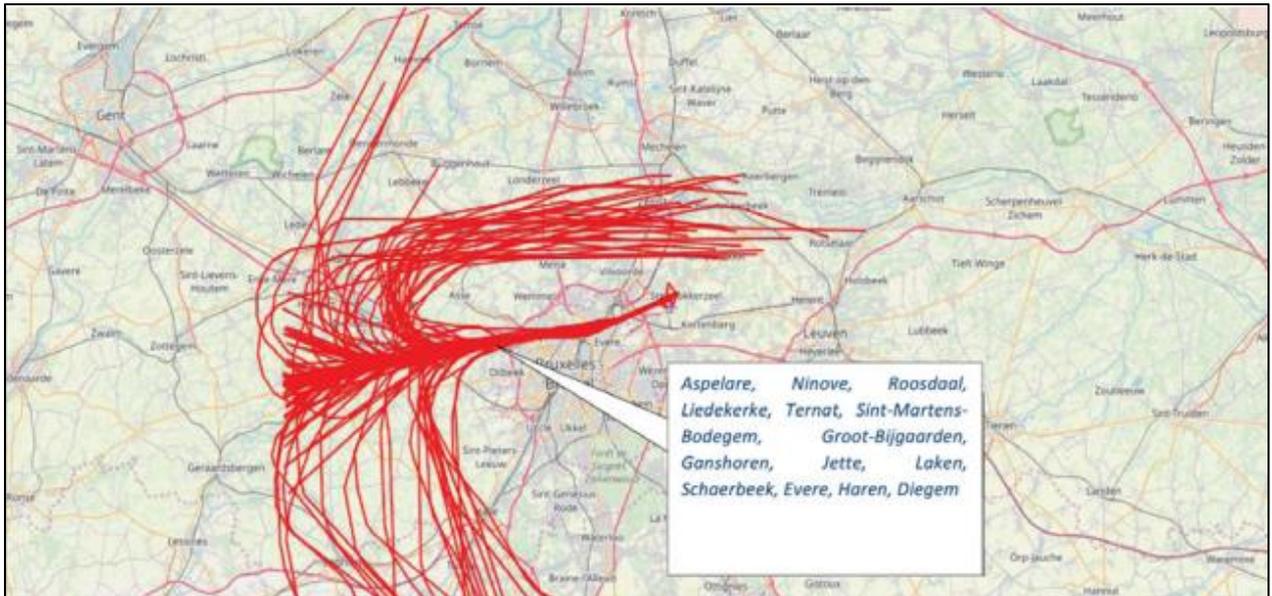
- Atterrissages piste 01



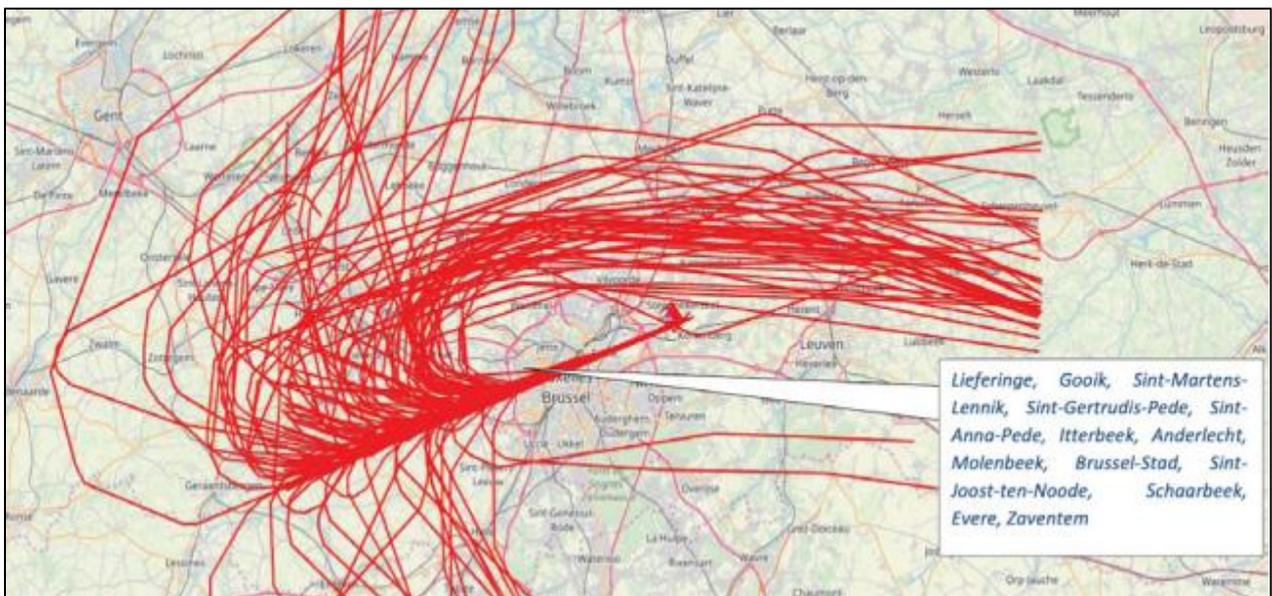
- Atterrissages piste 07L RNP



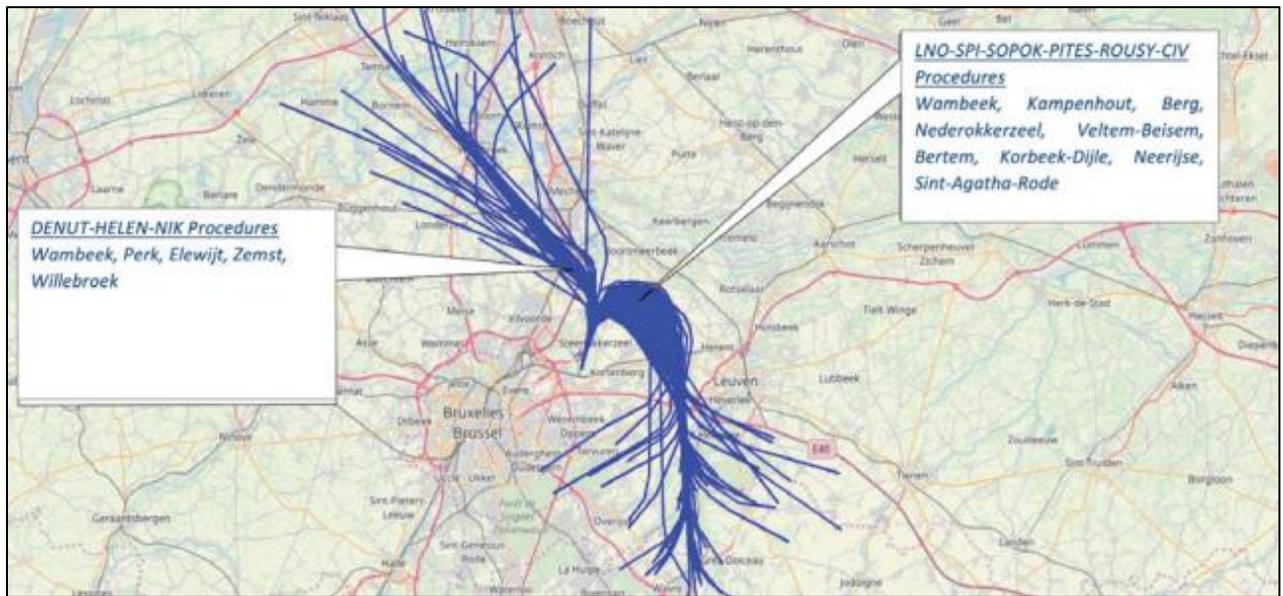
- Atterrissages piste 07L VOR



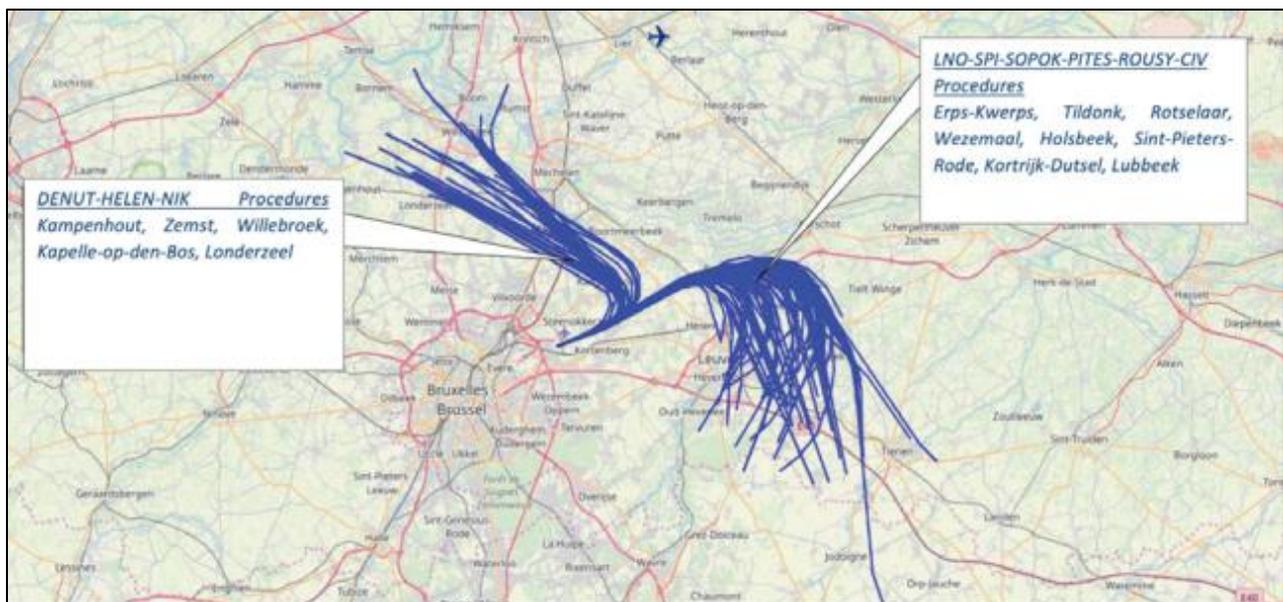
- Atterrissages piste 07R VOR



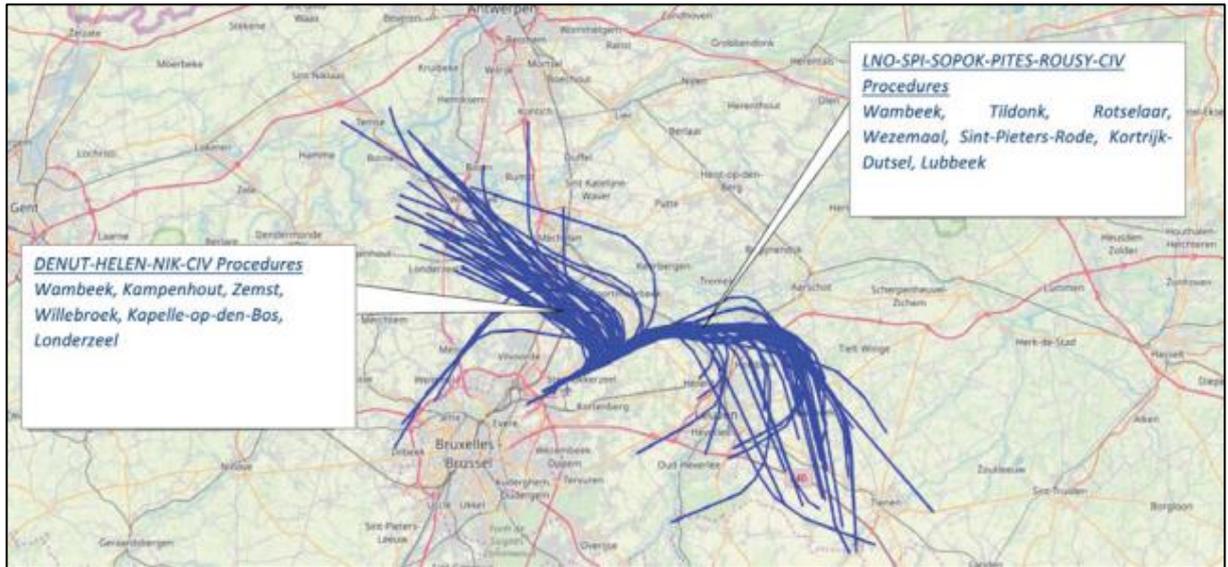
- Décollages piste 01



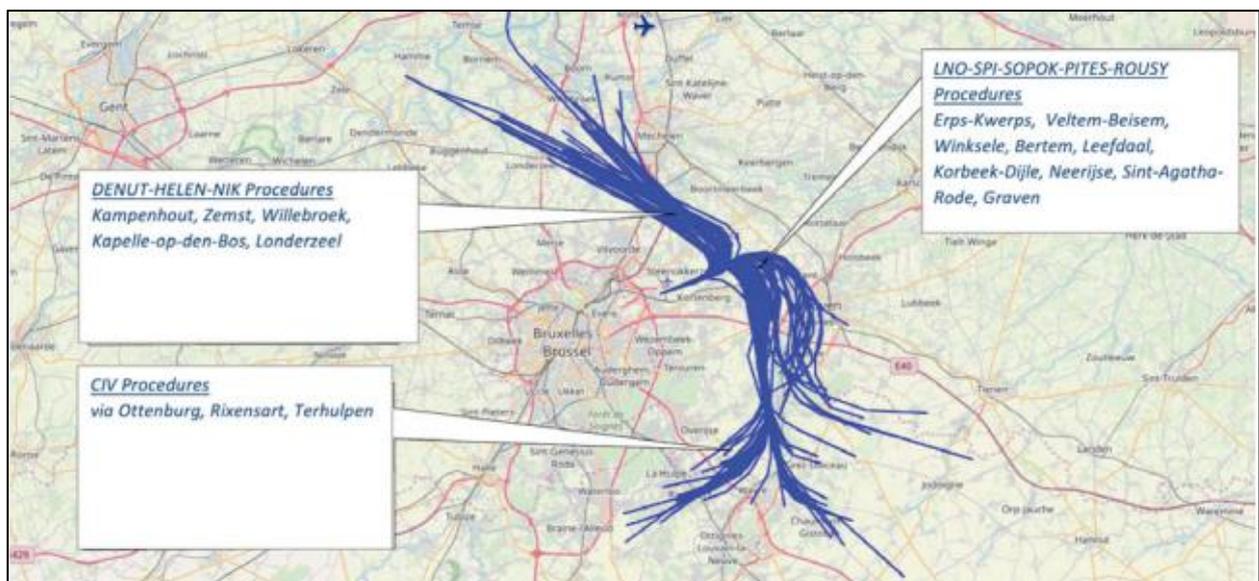
- Décollages piste 07R Leuven Rechtdoor



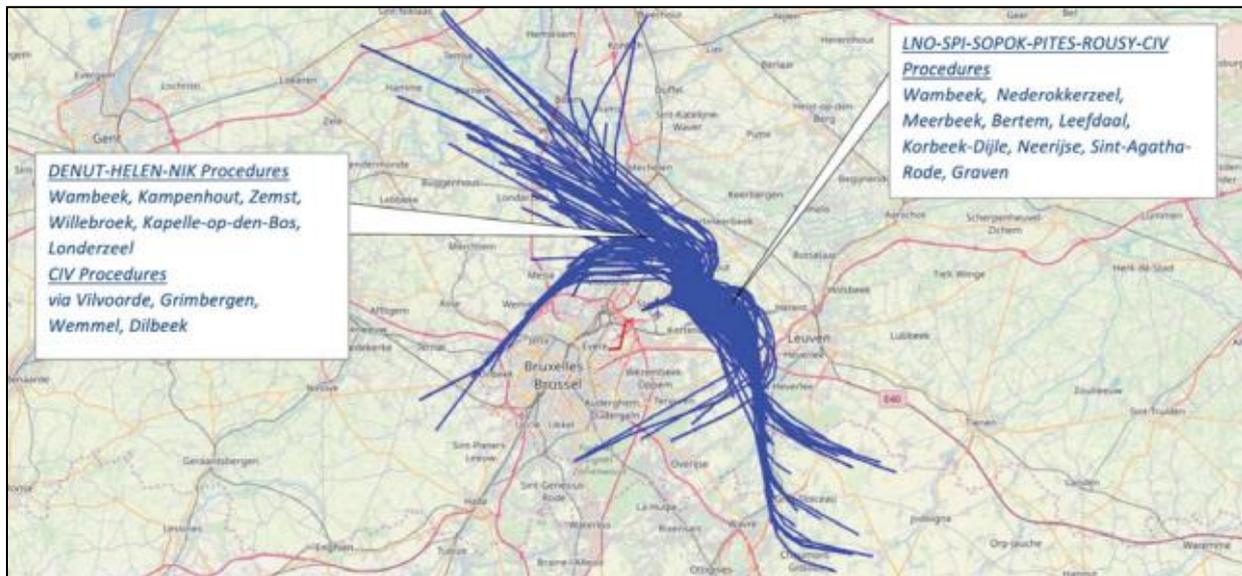
- Décollages piste 07L Leuven Rechtdoor



- Décollages piste 07R Leuven West (procédure suspendue temporairement)



- Décollages piste 07L Leuven West (procédure suspendue temporairement)



## 5.3 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

## 5.4 TRAFIC AÉRIEN : STATISTIQUES

### 5.4.1 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.**

*Article 1<sup>er</sup>. 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 IV<sup>ter</sup>. - Nombre annuel maximal de créneaux de nuit*

*Art. 7<sup>ter</sup>. 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. »*



- **Période de nuit de 22:00 heures à 08:00 heures du matin :**

1982 : 10.387

1983 : 12.125

1984 : 14.232

- **Période la nuit de 23:00 heures à 06:00 heures 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 (créneaux horaires de nuit) :**

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

#### SLOTS NUIT

2009 : 13.112 (3.124 dep)  
 2010 : 13.570 (2.899 dep)  
 2011 : 14.781 (3.397 dep)  
 2012 : 14.793 (3.817 dep)  
 2013 : 14.655 (4.070 dep)  
 2014 : 15.746 (4.396 dep)  
 2015 : 15.869 (4.463 dep)  
 2016 : 15.140 (4.457 dep)  
 2017 : 15.830 (4.574 dep)  
 2018 : 15.835 (4.616 dep)  
 2019 : 15.780 (4.581 dep)

#### MOUVEMENT NUIT

2009 : 13.232 (3.631 dep)  
 2010 : 14.249 (3.591 dep)  
 2011 : 14.647 (3.827 dep)  
 2012 : 14.648 (4.206 dep)  
 2013 : 14.831 (4.508 dep)  
 2014 : 16.187 (4.682 dep)  
 2015 : 16.521 (4.981 dep)  
 2016 : 15.753 (4.941 dep)  
 2017 : 16.827 (5.082 dep)  
 2018 : 17.698 (5.379 dep)  
 2019 : 17.330 (5.314 dep)

## 5.4.2 Evolution du nombre total annuel de mouvements d'avions

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

1947 : 8.778

1974 : 101.716

1980 : 112.425

1956 : 65.455

1975 : 98.291

1981 : 105.066

1966 : 69.399

1976 : 103.795

1982 : 103.70

1971 : 96.443

1977 : 107.407

1983 : 105.46

1972 : 97.759

1978 : 111.185

1984 : 111.603

1973 : 103.333

1979 : 114.661

1985 : 120.994

1986 : 136.569	1998 : 299.935	2010 : 225.682
1987 : 151.730	1999 : 312.892	2011 : 233.758
1988 : 162.000	2000 : 326.050	2012 : 223.430
1989 : 175.000	2001 : 305.535	2013 : 216.678
1990 : 192.974	2002 : 256.873	2014 : 231.528
1991 : 202.372	2003 : 252.230	2015 : 239.349
1992 : 205.324	2004 : 252.066	2016 : 223.687
1993 : 210.893	2005 : 253.257	2017 : 237.888
1994 : 225.662	2006 : 254.770	2018 : 235.459
1995 : 244.752	2007 : 264.366	2019 : 234.460
1996 : 263.854	2008 : 258.795	
1997 : 277.006	2009 : 231.668	

### 5.4.3 Evolution du nombre annuel de passagers

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

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

### 5.4.4 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	1972 : 111.612	1976 : 140.401
1956 : 12.599	1973 : 112.065	1977 : 138.916
1966 : 52.137	1974 : 111.912	1978 : 143.021
1971 : 112.299	1975 : 119.382	1979 : 156.600

1980 : 165.520	1999 : 674.837 (+13.34)	2010 : 476.135 (+6.01%)
1981 : 164.766	2000 : 687.385 (+1.86%)	2011 : 475.124 (-0.21%)
1982 : 157.385	2001 : 583.729 (-15.08%)	2012 : 459.265 (-3.34%)
1991 : 316.593	2002 : 536.826 (-8.04%)	2013 : 429.938 (-6.39%)
1992 : 314.054	2003 : 607.136 (+13.10%)	2014 : 453.954 (+5.59%)
1993 : 306.463	2004 : 664.375 (+9.43%)	2015 : 489.303 (+7.79%)
1994 : 381.067	2005 : 702.819 (+5.79%)	2016 : 494.637 (+1.09%)
1995 : 441.819	2006 : 719.561 (+3.90%)	2017 : 535.634 (+8.29%)
1996 : 464.277	2007 : 783.727 (+8.92%)	2018 : 543.493 (+1,47%)
1997 : 531.011 (+14.37%)	2008 : 661.143 (-15.64%)	2019 : 500.702 (-7,90%)
1998 : 595.395 (+12.12)	2009 : 449.132 (-32.07%)	

## 5.4.5 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 %

- **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 %

- **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 %

- **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 % t	13.84 %	0.05 %
07L	1.01 %	0.97 %	1.04 %

- **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 %

- **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 %

- **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 %

## 5.4.6 Evolution annuelle de l'utilisation des pistes de 1995 à 2019

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

- **Atterrissages en nombre de jour et de nuit**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	8.829	23.874	8.919	4.279	8.602	5.494	10.441	12.167	12.234	16.235	13.251	15.806
07L	285	852	860	349	108	12	20	53	45	24	171	122
07R	3	18	4	7	11	12	10	9	51	3	23	440
19	730	320	356	1.542	2.976	5.392	8.388	4.631	1.619	3.922	1.485	2.993
25L	82.090	79.281	87.056	105.451	110.958	118.702	104.896	86.933	77.424	74.347	77.450	66.920
25R	31.521	27.613	41.320	38.343	34.340	33.410	29.030	23.411	33.458	29.978	34.140	41.115

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	15.810	13.667	16.135	21.427	17.154	12.568	24.185	14.407	15.100	13.788	10.409	16.295	8.185
07L	311	3.508	1.209	670	417	461	998	1.380	2.811	4.189	2.451	5.445	6.640
07R	447	499	55	20	0	11	312	148	214	417	269	734	1.176
19	2.341	2.683	5.721	2.647	2.944	6.285	7.244	4.644	2.897	2.058	2.464	3.921	3.385
25L	78.252	80.486	65.487	62.150	67.437	64.522	51.773	63.296	50.519	59.259	65.554	58.444	62.399
25R	35.019	28.548	27.222	25.922	28.926	27.869	23.825	31.888	48.139	32.135	37.793	32.888	35.446

- **Décollages en nombre de jour et de nuit**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	5.067	9.020	3.464	1.576	2.682	1.435	2.345	1.899	2.546	3.247	2.796	3.085
07L	1.582	12.148	2.916	441	189	3	69	329	616	1.005	1.192	1.861
07R	486	4.633	3.083	2.703	6.268	4.433	8.362	10.036	9.376	13.595	10.788	12.812
19	1.871	7.642	9.424	7.854	5.719	8.912	4.915	3.103	4.470	10.672	8.113	12.550
25L	54.297	61	36	346	156	16	35	45	37	878	346	534
25R	58.180	98.405	118.656	137.044	141.950	148.220	137.351	111.813	107.793	95.107	103.295	96.533

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	1.524	721	380	626	67	244	596	727	3.422	63	46	76	213
07L	1.849	1.542	1.129	1.067	805	691	2.016	1.073	2.444	2.237	1.752	2.781	2.545
07R	14.290	15.858	16.027	20.240	16.857	11.924	23.052	14.052	11.711	16.047	11.397	19.757	13.202
19	8.874	12.913	5.654	4.174	5.099	7.049	8.925	4.711	14.465	3.149	5.114	5.352	4.450
25L	366	445	117	122	84	189	397	160	103	141	138	143	122
25R	105.272	97.922	92.529	86.611	93.960	91.615	73.351	95.041	87.524	90.202	100.500	89.617	96.696

### Chiffres annuels totaux en nombre de JOUR

- **Atterrissages en nombre de jour**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	7.449	22.940	8.440	4.132	8.367	5.275	10.003	11.650	11.759	14.738	11.817	14.355
07L	285	849	860	349	107	10	20	51	43	24	171	122
07R	3	17	4	7	10	12	10	9	51	3	23	440
19	611	297	301	1.506	2.731	5.105	8.198	4.461	1.539	3.561	1.155	2.600
25L	77.365	72.428	80.866	98.069	103.679	111.263	98.362	81.566	70.906	67.378	71.681	63.358
25R	26.684	22.930	34.200	31.781	27.346	27.227	23.751	19.340	28.070	24.695	26.438	31.084

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	14.622	12.733	15.198	19.969	15.884	11.675	22.351	13.493	13.846	12.769	9.577	14.814	7.359
07L	311	3.471	1.200	654	417	459	995	1.378	2.719	4.032	2.447	5.327	6.638
07R	447	417	35	13	0	10	281	123	130	354	166	615	910
19	1.705	2.075	4.792	1.695	1.675	5.020	6.297	3.552	1.902	1.458	1.613	3.044	2.452
25L	73.864	75.635	62.684	58.933	64.117	61.107	48.336	59.787	48.332	55.681	62.001	55.020	58.766
25R	25.162	22.616	22.319	20.914	23.965	23.003	19.754	25.925	41.211	26.740	31.391	26.588	29.078

- **Décollages en nombre de jour**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	4.730	8.764	3.347	1.544	2.590	1.386	2.212	1.862	2.491	2.966	2.485	2.866
07L	1.487	11.693	2.772	419	180	3	56	237	498	735	713	1.258
07R	452	4.549	2.930	2.640	6.131	4.335	8.176	9.673	9.262	12.540	9.221	11.374
19	1.037	4.813	5.387	3.198	1.360	4.155	2.185	902	1.262	7.542	5.435	10.064
25L	51.199	46	33	314	154	13	35	42	37	351	90	292
25R	52.120	92.774	112.565	131.634	136.430	143.886	131.911	104.021	103.007	91.535	99.259	92.197

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	1.476	689	352	535	60	243	581	707	3.377	58	45	61	213
07L	1.213	1.219	972	802	571	499	1.520	841	2.040	1.796	1.401	2.250	2.144
07R	13.075	15.389	15.874	19.951	16.632	11.797	22.790	13.953	11.636	15.908	11.327	19.586	13.128
19	6.885	11.504	4.579	3.115	3.559	5.306	7.474	3.127	12.982	1.983	3.586	3.730	2.876
25L	161	282	20	56	32	29	47	14	25	25	38	27	21
25R	100.335	94.869	90.408	84.790	92.191	89.632	71.417	92.440	84.628	87.128	97.468	86.693	93.527

### Chiffres annuels totaux en nombre de NUIT

- **Atterrissages en nombre de nuit**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	1.380	934	479	147	235	219	438	517	475	1.497	1.434	1.451
07L	0	3	0	0	1	2	0	2	2	0	0	0
07R	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
19	119	23	55	36	245	287	190	170	80	361	330	393
25L	4.725	6.853	6.190	7.382	7.279	7.439	6.534	5.367	6.518	6.969	5.769	3.562
25R	4.837	4.683	7.120	6.562	6.994	6.183	5.279	4.071	5.388	5.283	7.702	10.031

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	1.188	934	937	1.458	1.270	893	1.834	914	1.254	1.019	832	1.481	826
07L	0	37	9	16	0	2	3	2	92	157	4	118	2
07R	0	82	20	7	0	1	31	25	84	63	103	119	266
19	636	608	929	952	1.269	1.265	947	1.092	995	600	851	877	933
25L	4.388	4.851	2.803	3.217	3.320	3.415	3.437	3.509	2.187	3.578	3.553	3.424	3.633
25R	9.857	5.932	4.903	5.008	4.961	4.866	4.071	5.963	6.928	5.395	6.402	6.300	6.368

- **Décollages en nombre de nuit**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	337	256	117	32	92	49	133	37	55	281	311	219
07L	95	455	144	22	9	0	13	92	118	270	479	603
07R	34	84	153	63	137	98	186	363	114	1.055	1.567	1.438
19	834	2.829	4.037	4.656	4.359	4.757	2.730	2.201	3.208	3.130	2.678	2.486
25L	3.098	15	3	32	2	3	0	3	0	527	256	242
25R	6.060	5.631	6.091	5.410	5.520	4.334	5.440	7.792	4.786	3.572	4.036	4.336

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	48	32	28	91	7	1	15	20	45	5	1	15	0
07L	636	323	157	265	234	192	496	232	404	441	351	531	401
07R	1.215	469	153	289	225	127	262	99	75	139	70	171	74
19	1.989	1.409	1.075	1.059	1.540	1.743	1.451	1.584	1.483	1.166	1.528	1.622	1.574
25L	205	163	97	66	52	160	350	146	78	116	100	116	101
25R	4.937	3.053	2.121	1.821	1.769	1.983	1.934	2.601	2.896	3.074	3.032	2.924	3.169

### Pourcentages annuels totaux de JOUR et NUIT

- **Atterrissages en % de jour et nuit**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	7,15%	18,09%	6,44%	2,85%	5,48%	3,37%	6,83%	9,56%	9,80%	13,04%	10,47%	12,41%
07L	0,23%	0,65%	0,62%	0,23%	0,07%	0,01%	0,01%	0,04%	0,04%	0,02%	0,14%	0,10%
07R	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,04%	0,00%	0,02%	0,35%
19	0,59%	0,24%	0,26%	1,03%	1,90%	3,31%	5,49%	3,64%	1,30%	3,15%	1,17%	2,35%
25L	66,49%	60,08%	62,85%	70,31%	70,68%	72,81%	68,66%	68,34%	62,02%	59,71%	61,22%	52,53%
25R	25,53%	20,93%	29,83%	25,57%	21,87%	20,49%	19,00%	18,40%	26,80%	24,08%	26,98%	32,27%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	11,96%	10,56%	13,93%	18,99%	14,68%	11,25%	22,32%	12,45%	12,62%	12,33%	8,75%	13,84%	6,98%
07L	0,24%	2,71%	1,04%	0,59%	0,36%	0,41%	0,92%	1,19%	2,35%	3,75%	2,06%	4,63%	5,66%
07R	0,34%	0,39%	0,05%	0,02%	0,00%	0,01%	0,29%	0,13%	0,18%	0,37%	0,23%	0,62%	1,00%
19	1,77%	2,07%	4,94%	2,35%	2,52%	5,63%	6,69%	4,01%	2,42%	1,84%	2,07%	3,33%	2,89%
25L	59,20%	62,20%	56,54%	55,08%	57,70%	57,76%	47,79%	54,68%	42,21%	52,98%	55,12%	49,64%	53,23%
25R	26,49%	22,06%	23,50%	22,97%	24,75%	24,95%	21,99%	27,55%	40,22%	28,73%	31,77%	27,94%	30,24%

- **Décollages en % de jour et nuit**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	4,17%	6,84%	2,52%	1,05%	1,71%	0,88%	1,53%	1,49%	2,04%	2,61%	2,21%	2,42%
07L	1,30%	9,21%	2,12%	0,29%	0,12%	0,00%	0,05%	0,26%	0,49%	0,81%	0,94%	1,46%
07R	0,40%	3,51%	2,24%	1,80%	3,99%	2,72%	5,46%	7,89%	7,51%	10,92%	8,53%	10,06%
19	1,54%	5,79%	6,85%	5,24%	3,64%	5,47%	3,21%	2,44%	3,58%	8,57%	6,41%	9,85%
25L	44,70%	0,05%	0,03%	0,23%	0,10%	0,01%	0,02%	0,04%	0,03%	0,71%	0,27%	0,42%
25R	47,89%	74,60%	86,25%	91,38%	90,43%	90,92%	89,73%	87,89%	86,35%	76,39%	81,64%	75,79%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	1,15%	0,56%	0,33%	0,55%	0,06%	0,22%	0,55%	0,63%	2,86%	0,06%	0,04%	0,06%	0,18%
07L	1,40%	1,19%	0,97%	0,95%	0,69%	0,62%	1,86%	0,93%	2,04%	2,00%	1,47%	2,36%	2,17%
07R	10,81%	12,25%	13,84%	17,94%	14,42%	10,67%	21,28%	12,14%	9,79%	14,35%	9,58%	16,78%	11,26%
19	6,71%	9,98%	4,88%	3,70%	4,36%	6,31%	8,24%	4,07%	12,09%	2,82%	4,30%	4,55%	3,80%
25L	0,28%	0,34%	0,10%	0,11%	0,07%	0,17%	0,37%	0,14%	0,09%	0,13%	0,12%	0,12%	0,10%
25R	79,65%	75,67%	79,88%	76,76%	80,40%	82,01%	67,71%	82,10%	73,14%	80,65%	84,49%	76,12%	82,49%

## Pourcentages annuels totaux de JOUR

- **Atterrissages en % de jour**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	6,63%	19,20%	6,77%	3,04%	5,88%	3,54%	7,13%	9,95%	10,46%	13,35%	10,62%	12,82%
07L	0,25%	0,71%	0,69%	0,26%	0,08%	0,01%	0,01%	0,04%	0,04%	0,02%	0,15%	0,11%
07R	0,00%	0,01%	0,00%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,05%	0,00%	0,02%	0,39%
19	0,54%	0,25%	0,24%	1,11%	1,92%	3,43%	5,84%	3,81%	1,37%	3,23%	1,04%	2,32%
25L	68,83%	60,63%	64,86%	72,19%	72,89%	74,73%	70,09%	69,67%	63,10%	61,03%	64,41%	56,59%
25R	23,74%	19,19%	27,43%	23,40%	19,23%	18,29%	16,92%	16,52%	24,98%	22,37%	23,76%	27,76%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	12,59%	10,89%	14,31%	19,54%	14,98%	11,53%	22,80%	12,94%	12,80%	12,64%	8,93%	14,05%	7,00%
07L	0,27%	2,97%	1,13%	0,64%	0,39%	0,45%	1,02%	1,32%	2,51%	3,99%	2,28%	5,05%	6,31%
07R	0,38%	0,36%	0,03%	0,01%	0,00%	0,01%	0,29%	0,12%	0,12%	0,35%	0,15%	0,58%	0,86%
19	1,47%	1,77%	4,51%	1,66%	1,58%	4,96%	6,42%	3,41%	1,76%	1,44%	1,50%	2,89%	2,33%
25L	63,61%	64,67%	59,01%	57,68%	60,45%	60,34%	49,32%	57,35%	44,69%	55,11%	57,84%	52,20%	55,86%
25R	21,67%	19,34%	21,01%	20,47%	22,60%	22,71%	20,15%	24,87%	38,11%	26,47%	29,28%	25,22%	27,64%

- **Décollages en % de jour**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	4,26%	7,15%	2,63%	1,10%	1,76%	0,90%	1,53%	1,60%	2,14%	2,56%	2,12%	2,43%
07L	1,34%	9,53%	2,18%	0,30%	0,12%	0,00%	0,04%	0,20%	0,43%	0,64%	0,61%	1,07%
07R	0,41%	3,71%	2,31%	1,89%	4,18%	2,82%	5,66%	8,29%	7,95%	10,84%	7,87%	9,63%
19	0,93%	3,92%	4,24%	2,29%	0,93%	2,70%	1,51%	0,77%	1,08%	6,52%	4,64%	8,53%
25L	46,11%	0,04%	0,03%	0,22%	0,10%	0,01%	0,02%	0,04%	0,03%	0,30%	0,08%	0,25%
25R	46,94%	75,65%	88,61%	94,19%	92,91%	93,57%	91,24%	89,11%	88,37%	79,14%	84,69%	78,10%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	1,20%	0,56%	0,31%	0,49%	0,05%	0,23%	0,56%	0,64%	2,94%	0,05%	0,04%	0,05%	0,19%
07L	0,99%	0,98%	0,87%	0,73%	0,51%	0,46%	1,46%	0,76%	1,78%	1,68%	1,23%	2,00%	1,92%
07R	10,62%	12,42%	14,15%	18,26%	14,71%	10,97%	21,95%	12,56%	10,15%	14,88%	9,95%	17,43%	11,73%
19	5,59%	9,28%	4,08%	2,85%	3,15%	4,94%	7,20%	2,82%	11,32%	1,86%	3,15%	3,32%	2,57%
25L	0,13%	0,23%	0,02%	0,05%	0,03%	0,03%	0,05%	0,01%	0,02%	0,02%	0,03%	0,02%	0,02%
25R	81,48%	76,54%	80,57%	77,61%	81,55%	83,37%	68,78%	83,22%	73,79%	81,51%	85,60%	77,17%	83,57%

### Pourcentages annuels totaux de NUIT

- **Atterrissages en % de nuit**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	12,48%	7,47%	3,46%	1,04%	1,59%	1,55%	3,52%	5,11%	3,81%	10,61%	9,41%	9,40%
07L	0,00%	0,02%	0,00%	0,00%	0,01%	0,01%	0,00%	0,02%	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%
07R	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
19	1,08%	0,18%	0,40%	0,25%	1,66%	2,03%	1,53%	1,68%	0,64%	2,56%	2,17%	2,55%
25L	42,72%	54,84%	44,71%	52,25%	49,33%	52,65%	52,52%	53,00%	52,30%	49,39%	37,87%	23,07%
25R	43,73%	37,47%	51,43%	46,45%	47,40%	43,76%	42,43%	40,20%	43,23%	37,44%	50,55%	64,98%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	7,39%	7,51%	9,76%	13,68%	11,74%	8,55%	17,77%	7,94%	10,87%	9,42%	7,08%	12,02%	6,87%
07L	0,00%	0,30%	0,09%	0,15%	0,00%	0,02%	0,03%	0,02%	0,80%	1,45%	0,03%	0,96%	0,02%
07R	0,00%	0,66%	0,21%	0,07%	0,00%	0,01%	0,30%	0,22%	0,73%	0,58%	0,88%	0,97%	2,21%
19	3,96%	4,89%	9,68%	8,93%	11,73%	12,11%	9,17%	9,49%	8,62%	5,55%	7,25%	7,12%	7,76%
25L	27,31%	38,98%	29,19%	30,18%	30,68%	32,70%	33,29%	30,50%	18,95%	33,09%	30,25%	27,79%	30,20%
25R	61,34%	47,67%	51,07%	46,99%	45,85%	46,60%	39,44%	51,83%	60,03%	49,90%	54,51%	51,14%	52,94%

- **Décollages en % de nuit**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	3,22%	2,76%	1,11%	0,31%	0,91%	0,53%	1,56%	0,35%	0,66%	3,18%	3,33%	2,35%
07L	0,91%	4,91%	1,37%	0,22%	0,09%	0,00%	0,15%	0,88%	1,42%	3,06%	5,14%	6,47%
07R	0,33%	0,91%	1,45%	0,62%	1,35%	1,06%	2,19%	3,46%	1,38%	11,94%	16,80%	15,42%
19	7,97%	30,52%	38,28%	45,58%	43,08%	51,48%	32,11%	20,99%	38,74%	35,43%	28,71%	26,66%
25L	29,62%	0,16%	0,03%	0,31%	0,02%	0,03%	0,00%	0,03%	0,00%	5,96%	2,74%	2,60%
25R	57,95%	60,74%	57,76%	52,96%	54,55%	46,90%	63,98%	74,29%	57,79%	40,43%	43,27%	46,50%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	0,53%	0,59%	0,77%	2,53%	0,18%	0,02%	0,33%	0,43%	0,90%	0,10%	0,02%	0,28%	0,00%
07L	7,04%	5,93%	4,32%	7,38%	6,11%	4,56%	11,00%	4,96%	8,11%	8,93%	6,91%	9,87%	7,54%
07R	13,46%	8,61%	4,21%	8,05%	5,88%	3,02%	5,81%	2,11%	1,51%	2,81%	1,38%	3,18%	1,39%
19	22,03%	25,86%	29,61%	29,49%	40,24%	41,44%	32,19%	33,83%	29,77%	23,60%	30,07%	30,15%	29,59%
25L	2,27%	2,99%	2,67%	1,84%	1,36%	3,80%	7,76%	3,12%	1,57%	2,35%	1,97%	2,16%	1,90%
25R	54,67%	56,03%	58,41%	50,71%	46,22%	47,15%	42,90%	55,55%	58,14%	62,21%	59,66%	54,36%	59,58%

## 5.4.7 Répartition mensuelle de l'utilisation des pistes en 2019

### Chiffres mensuels totaux en nombre de mouvements JOUR et NUIT en 2019

- **Atterrissages en nombre jour et nuit en 2019 et par mois**

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	30	6	329	2.030	1.575	925	1.143	148	352	1.091	220	336	8.185
07L	18	39	105	2.254	640	1.082	453	302	837	548	361	1	6.640
07R	125	51	53	406	5	3	60	5	96	24	346	2	1.176
19	32	327	551	390	47	451	96	146	413	100	263	569	3.385
25L	5.402	4.598	5.450	3.049	5.266	5.037	6.327	6.700	5.602	5.244	4.848	4.876	62.399
25R	3.000	2.739	2.574	1.733	2.989	2.963	3.211	3.516	3.464	3.297	3.005	2.955	35.446

- **Décollages en nombre jour et nuit en 2019 et par mois**

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0	0	0	3	124	1	68	0	0	0	0	17	213
07L	139	73	96	870	199	136	152	16	312	123	401	28	2.545
07R	36	42	378	3.772	1.878	1.929	1.318	412	1.067	1.555	492	323	13.202
19	254	425	216	226	314	544	340	563	449	395	377	347	4.450
25L	10	9	12	4	6	13	8	14	13	14	9	10	122
25R	8.185	7.209	8.362	4.973	8.012	7.811	9.422	9.807	8.928	8.231	7.741	8.015	96.696

## Chiffres mensuels totaux en nombre de JOUR en 2019

- Atterrissages en nombre de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	30	0	309	1.782	1.362	813	1.061	148	313	1.012	208	321	7.359
07L	16	39	105	2.254	640	1.082	453	302	837	548	361	1	6.638
07R	95	34	53	294	3	3	25	5	59	19	318	2	910
19	0	266	504	310	6	337	7	8	297	42	203	472	2.452
25L	5.200	4.410	5.213	2.860	4.931	4.641	5.773	6.154	5.292	4.966	4.657	4.669	58.766
25R	2.586	2.387	2.110	1.356	2.435	2.400	2.524	2.821	2.750	2.666	2.513	2.530	29.078

- Décollages en nombre de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0	0	0	3	124	1	68	0	0	0	0	17	213
07L	121	62	93	758	120	95	101	16	293	81	378	26	2.144
07R	36	41	376	3.750	1.868	1.914	1.310	412	1.057	1.551	491	322	13.128
19	174	311	121	136	214	417	173	355	289	243	236	207	2.876
25L	1	1	5	0	0	1	0	5	4	3	0	1	21
25R	7.878	7.016	8.113	4.780	7.740	7.528	9.089	9.517	8.672	7.948	7.485	7.761	93.527

## Chiffres mensuels totaux en nombre de NUIT en 2019

- Atterrissages en nombre de nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0	6	20	248	213	112	82	0	39	79	12	15	826
07L	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
07R	30	17	0	112	2	0	35	0	37	5	28	0	266
19	32	61	47	80	41	114	89	138	116	58	60	97	933
25L	202	188	237	189	335	396	554	546	310	278	191	207	3.633
25R	414	352	464	377	554	563	687	695	714	631	492	425	6.368

- Décollages en nombre de nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07L	18	11	3	112	79	41	51	0	19	42	23	2	401
07R	0	1	2	22	10	15	8	0	10	4	1	1	74
19	80	114	95	90	100	127	167	208	160	152	141	140	1.574
25L	9	8	7	4	6	12	8	9	9	11	9	9	101
25R	307	193	249	193	272	283	333	290	256	283	256	254	3.169

## Pourcentages mensuels totaux en nombre de mouvement JOUR et NUIT en 2019

### • Atterrissages en % de jour et nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,35%	0,08%	3,63%	20,58%	14,97%	8,84%	10,12%	1,37%	3,27%	10,59%	2,43%	3,84%	6,98%
07L	0,21%	0,50%	1,16%	22,86%	6,08%	10,34%	4,01%	2,79%	7,78%	5,32%	3,99%	0,01%	5,66%
07R	1,45%	0,66%	0,58%	4,12%	0,05%	0,03%	0,53%	0,05%	0,89%	0,23%	3,83%	0,02%	1,00%
19	0,37%	4,21%	6,08%	3,95%	0,45%	4,31%	0,85%	1,35%	3,84%	0,97%	2,91%	6,51%	2,89%
25L	62,76%	59,25%	60,14%	30,92%	50,05%	48,15%	56,04%	61,94%	52,04%	50,89%	53,61%	55,80%	53,23%
25R	34,86%	35,30%	28,40%	17,57%	28,41%	28,32%	28,44%	32,50%	32,18%	32,00%	33,23%	33,81%	30,24%

### • Décollages en % de jour et nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%	1,18%	0,01%	0,60%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,19%	0,18%
07L	1,61%	0,94%	1,06%	8,83%	1,89%	1,30%	1,34%	0,15%	2,90%	1,19%	4,45%	0,32%	2,17%
07R	0,42%	0,54%	4,17%	38,30%	17,83%	18,49%	11,66%	3,81%	9,91%	15,07%	5,45%	3,70%	11,26%
19	2,95%	5,48%	2,38%	2,29%	2,98%	5,21%	3,01%	5,21%	4,17%	3,83%	4,18%	3,97%	3,80%
25L	0,12%	0,12%	0,13%	0,04%	0,06%	0,12%	0,07%	0,13%	0,12%	0,14%	0,10%	0,11%	0,10%
25R	94,91%	92,92%	92,26%	50,50%	76,07%	74,86%	83,32%	90,70%	82,90%	79,77%	85,82%	91,70%	82,49%

## Pourcentages mensuels totaux de JOUR en 2019

### • Atterrissages en % de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,38%	0,00%	3,73%	20,12%	14,52%	8,76%	10,78%	1,57%	3,28%	10,94%	2,52%	4,02%	7,00%
07L	0,20%	0,55%	1,27%	25,45%	6,83%	11,66%	4,60%	3,20%	8,77%	5,92%	4,37%	0,01%	6,31%
07R	1,20%	0,48%	0,64%	3,32%	0,03%	0,03%	0,25%	0,05%	0,62%	0,21%	3,85%	0,03%	0,86%
19	0,00%	3,73%	6,08%	3,50%	0,06%	3,63%	0,07%	0,08%	3,11%	0,45%	2,46%	5,90%	2,33%
25L	65,60%	61,80%	62,85%	32,29%	52,59%	50,03%	58,65%	65,20%	55,43%	53,67%	56,38%	58,40%	55,86%
25R	32,62%	33,45%	25,44%	15,31%	25,97%	25,87%	25,64%	29,89%	28,80%	28,81%	30,42%	31,64%	27,64%

### • Décollages en % de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%	1,23%	0,01%	0,63%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,20%	0,19%
07L	1,47%	0,83%	1,07%	8,04%	1,19%	0,95%	0,94%	0,16%	2,84%	0,82%	4,40%	0,31%	1,92%
07R	0,44%	0,55%	4,32%	39,78%	18,56%	19,22%	12,20%	4,00%	10,25%	15,78%	5,72%	3,86%	11,73%
19	2,12%	4,19%	1,39%	1,44%	2,13%	4,19%	1,61%	3,44%	2,80%	2,47%	2,75%	2,48%	2,57%
25L	0,01%	0,01%	0,06%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,05%	0,04%	0,03%	0,00%	0,01%	0,02%
25R	95,96%	94,42%	93,17%	50,71%	76,89%	75,61%	84,62%	92,35%	84,07%	80,89%	87,14%	93,12%	83,57%

## Pourcentages mensuels totaux de NUIT en 2019

- **Atterrissages en % de nuit**

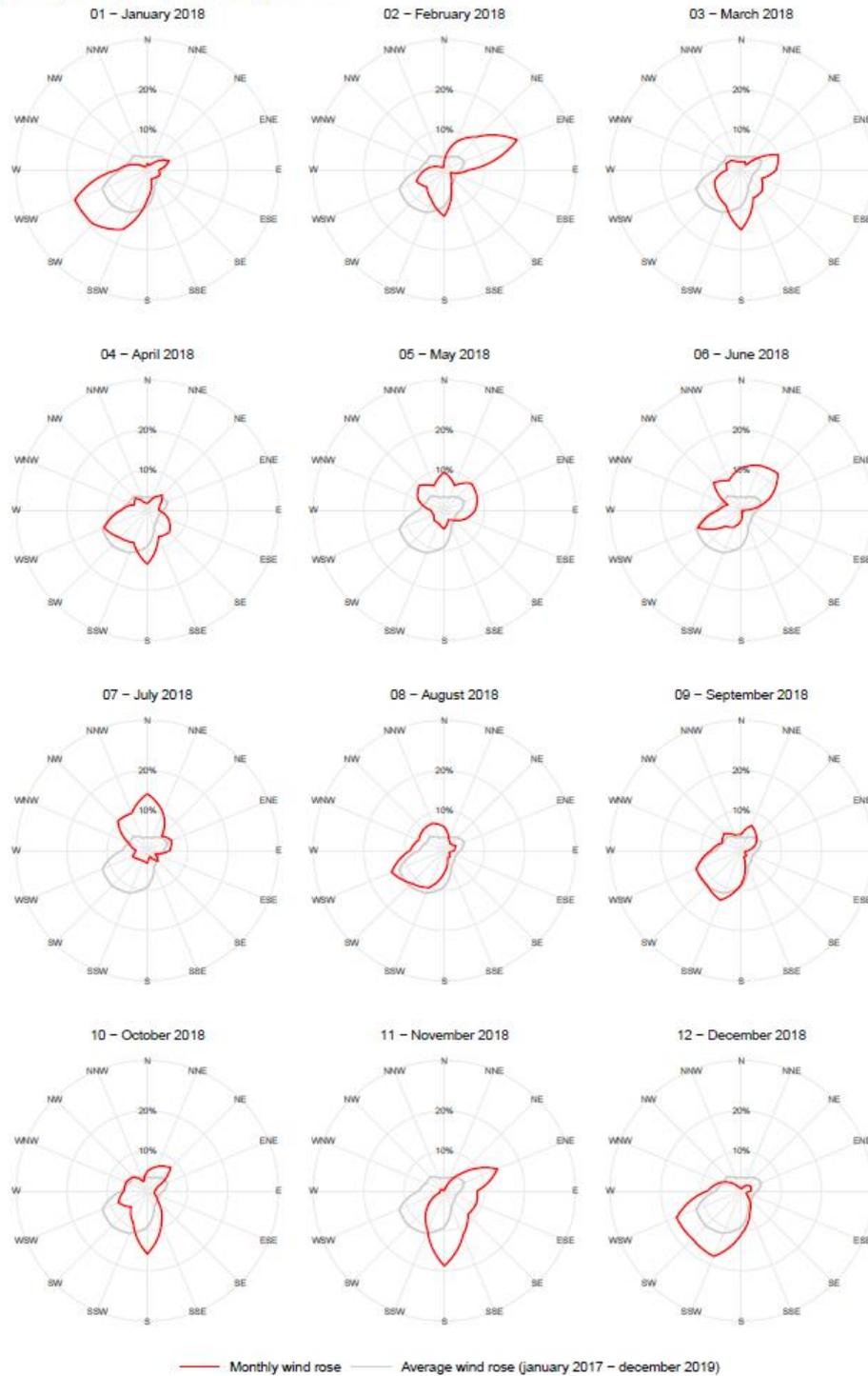
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,00%	0,96%	2,60%	24,65%	18,60%	9,45%	5,67%	0,00%	3,21%	7,52%	1,53%	2,02%	6,87%
07L	0,29%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,02%
07R	4,41%	2,72%	0,00%	11,13%	0,17%	0,00%	2,42%	0,00%	3,04%	0,48%	3,58%	0,00%	2,21%
19	4,71%	9,78%	6,12%	7,95%	3,58%	9,62%	6,15%	10,01%	9,54%	5,52%	7,66%	13,04%	7,76%
25L	29,71%	30,13%	30,86%	18,79%	29,26%	33,42%	38,29%	39,59%	25,49%	26,45%	24,39%	27,82%	30,20%
25R	60,88%	56,41%	60,42%	37,48%	48,38%	47,51%	47,48%	50,40%	58,72%	60,04%	62,84%	57,12%	52,94%

- **Décollages en % de nuit**

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
07L	4,35%	3,36%	0,84%	26,60%	16,92%	8,58%	8,99%	0,00%	4,19%	8,54%	5,35%	0,49%	7,54%
07R	0,00%	0,31%	0,56%	5,23%	2,14%	3,14%	1,41%	0,00%	2,20%	0,81%	0,23%	0,25%	1,39%
19	19,32%	34,86%	26,69%	21,38%	21,41%	26,57%	29,45%	41,03%	35,24%	30,89%	32,79%	34,48%	29,59%
25L	2,17%	2,45%	1,97%	0,95%	1,28%	2,51%	1,41%	1,78%	1,98%	2,24%	2,09%	2,22%	1,90%
25R	74,15%	59,02%	69,94%	45,84%	58,24%	59,21%	58,73%	57,20%	56,39%	57,52%	59,53%	62,56%	59,58%

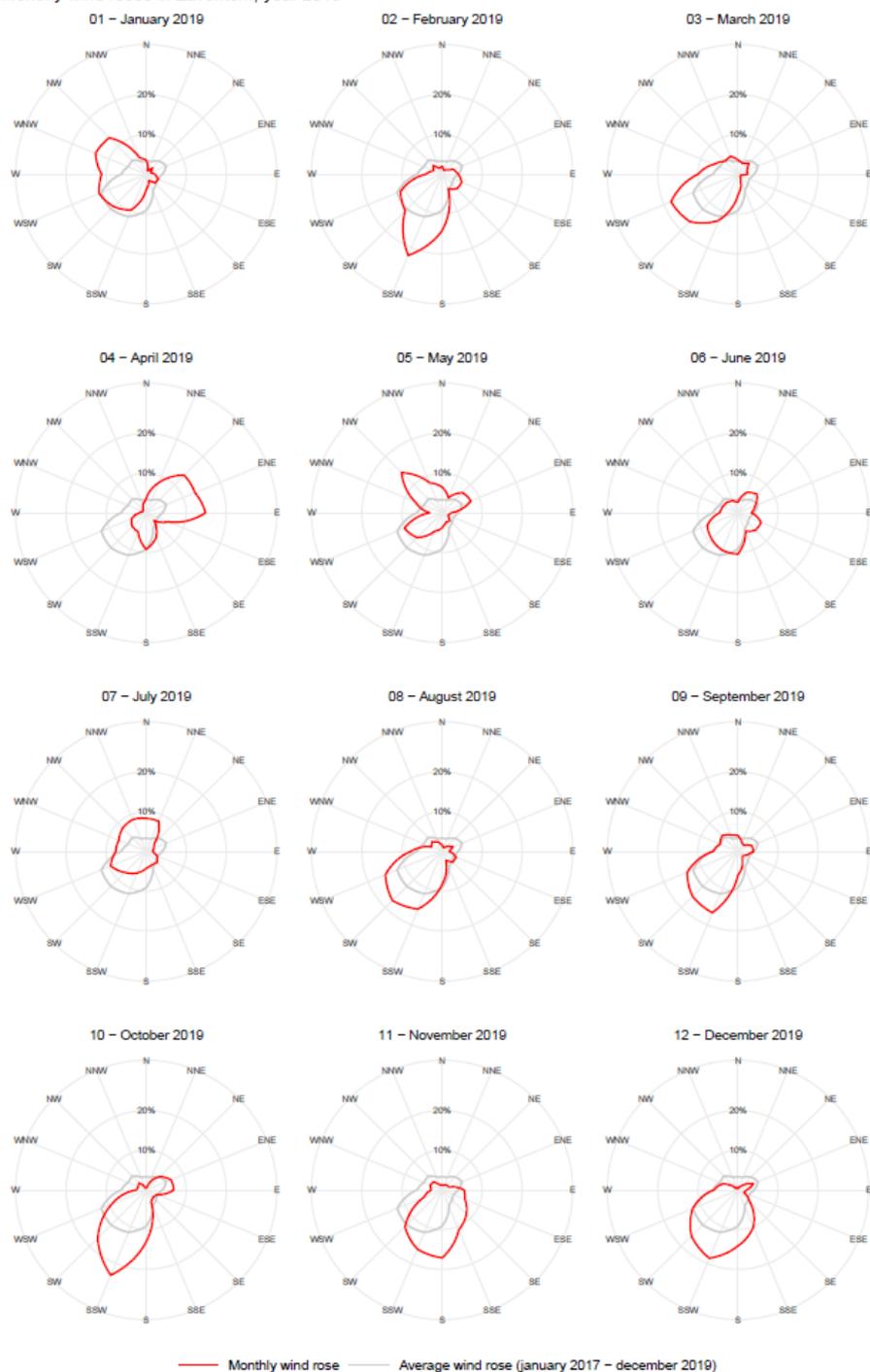
## 5.4.8 Les roses de vent mensuelles en 2018

Monthly wind roses in Zaventem, year 2018



## 5.4.9 Les roses de vent mensuelles en 2019

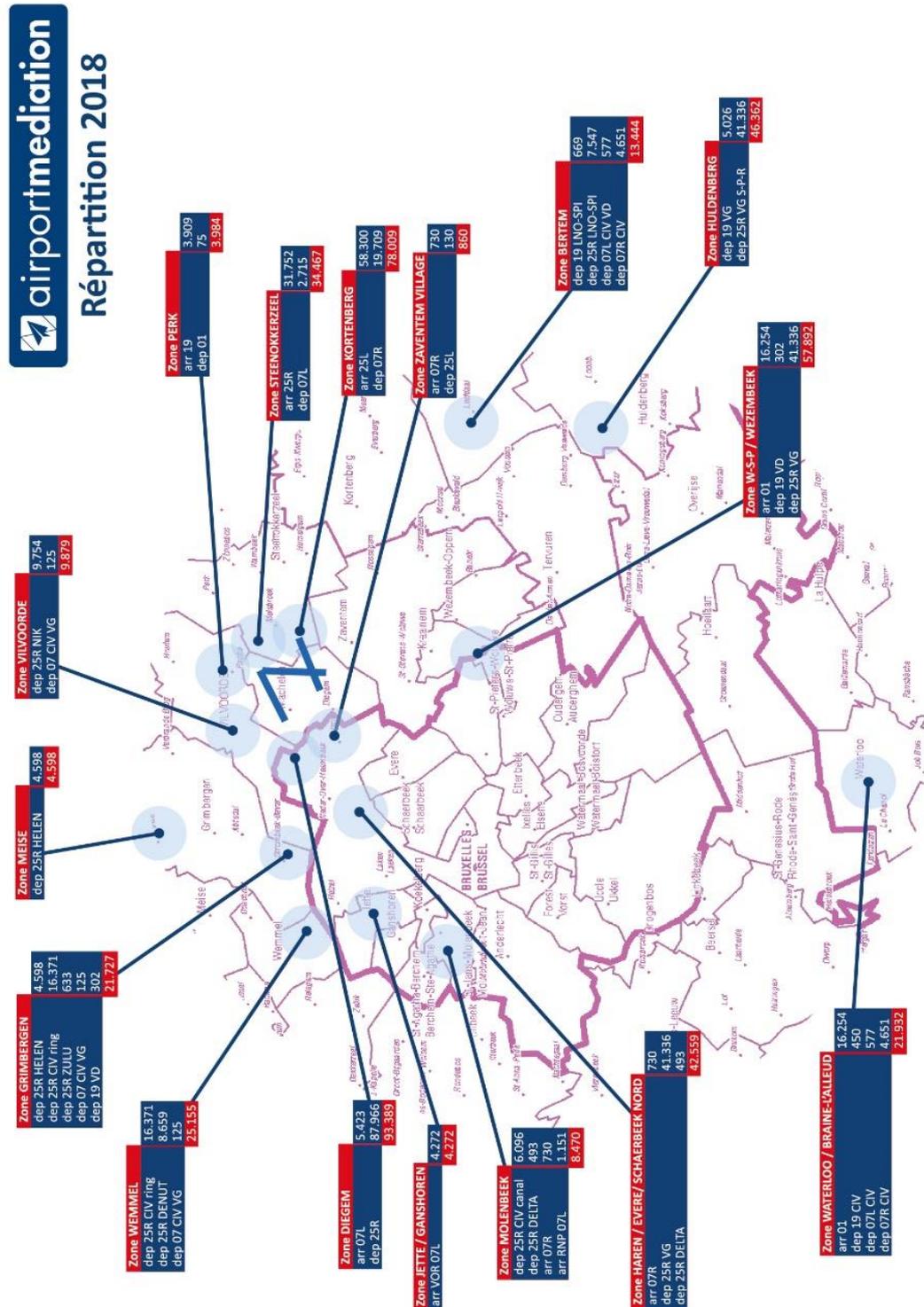
Monthly wind roses in Zaventem, year 2019



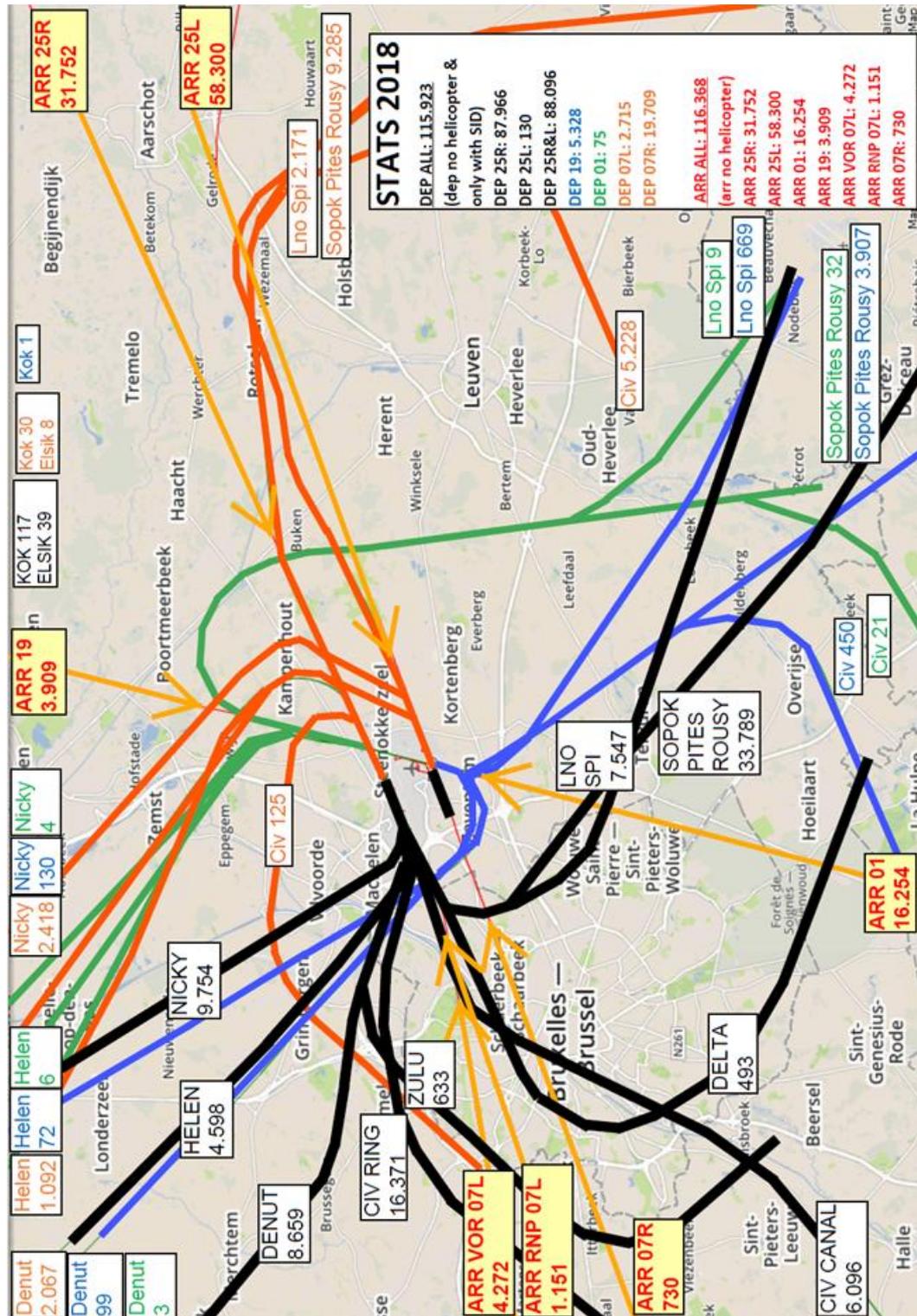
## 5.5 RÉPARTITION PAR PROCÉDURE AÉRONAUTIQUE SID DES DÉCOLLAGES DEPUIS LES PISTES 25R/L 2016 – 2019

		2016	2017	2018	2019
RIGHT	DENUT	7.581 8,54%	8.725 8,81%	8.659 9,83%	8.825 9,28%
	HELEN	5.617 6,33%	6.132 6,19%	4.598 5,22%	4.751 5,00%
	NICKY	10.191 11,48%	11.284 11,40%	9.754 11,07%	10.658 11,21%
	KOK	97 0,11%	102 0,10%	117 0,13%	142 0,15%
	ELSIK	64 0,07%	64 0,06%	39 0,04%	43 0,05%
	CIV RING	16.012 18,04%	17.601 17,78%	16.371 18,58%	17.970 18,90%
	ZULU	705 0,79%	636 0,64%	633 0,72%	882 0,93%
		40.267 <b>45,37%</b>	44.544 <b>45,00%</b>	40.171 <b>45,60%</b>	43.271 <b>45,50%</b>
LEFT	LNO	2.462 2,77%	2.639 2,67%	2.988 3,39%	3.713 3,90%
	SPI	5.138 5,79%	6.038 6,10%	4.559 5,18%	5.116 5,38%
	SOPOK	21.143 23,82%	23.650 23,89%	21.600 24,52%	22.170 23,31%
	PITES	1.539 1,73%	1.828 1,85%	1.095 1,24%	1.465 1,54%
	ROUSY	10.435 11,76%	12.130 12,25%	11.094 12,59%	11.800 12,41%
		40.717 <b>45,88%</b>	46.285 <b>46,75%</b>	41.336 <b>46,92%</b>	44.264 <b>46,54%</b>
STRAIGHT	CIV CANAL	7.061 7,96%	7.507 7,58%	6.096 6,92%	7.185 7,55%
	AHEAD DELTA	710 0,80%	660 0,67%	493 0,56%	383 0,40%
		7.771 <b>8,76%</b>	8.167 <b>8,25%</b>	6.589 <b>7,48%</b>	7.568 <b>7,96%</b>
		88.755	98.996	88.096	95.103

## 5.6 RÉPARTITION DU TRAFIC AÉRIEN ZONE PAR ZONE AUTOUR DE BRUXELLES-NATIONAL EN 2018

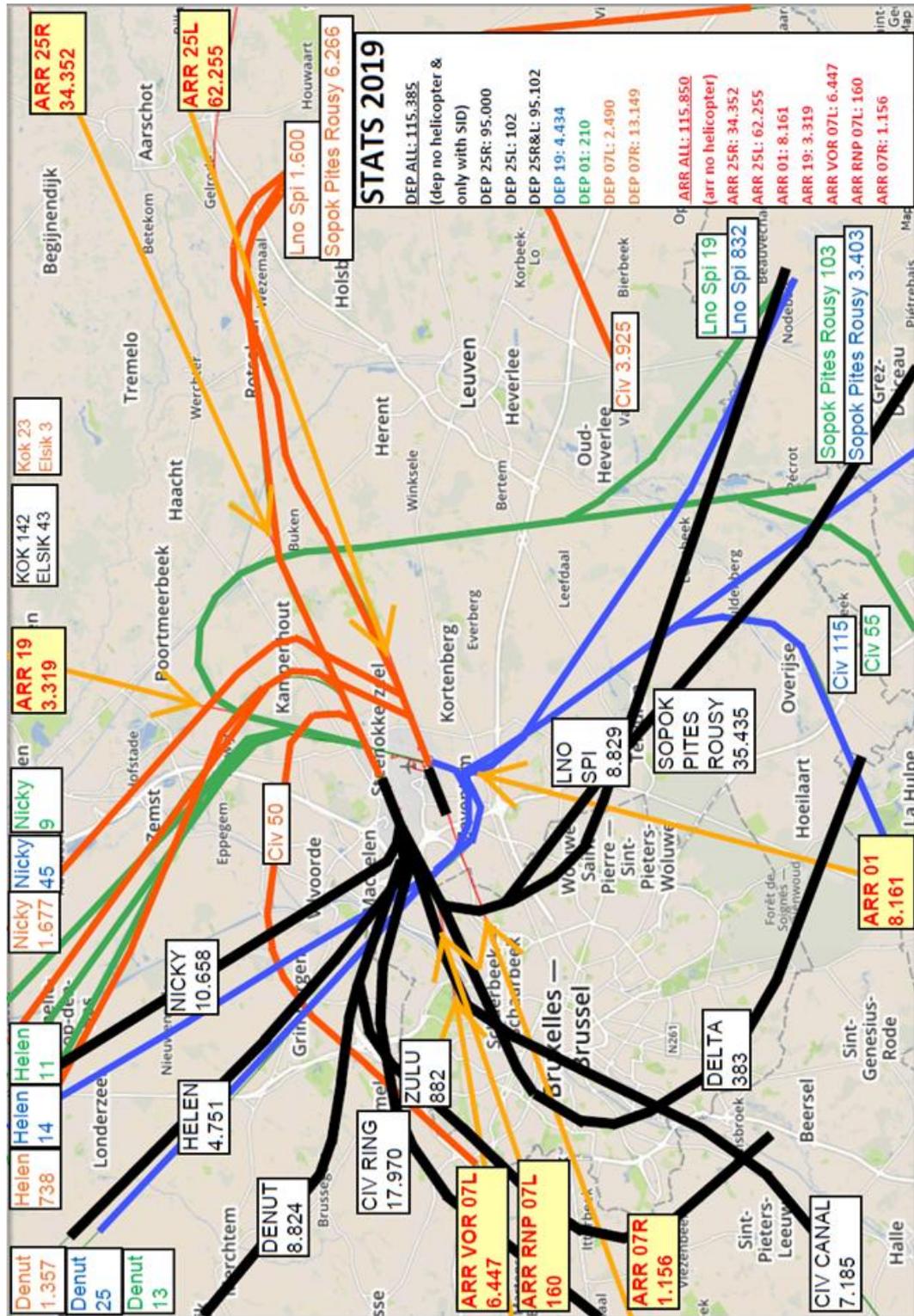


## 5.7 RÉPARTITION DU TRAFIC AÉRIEN PAR PISTE EN 2018





## 5.8 RÉPARTITION DU TRAFIC AÉRIEN PAR PISTE EN 2019



## 6. Analyse et traitement des plaintes et réclamations

### 6.1 41.575 RÉCLAMATIONS REÇUES EN 2019

La mission principale du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National reste prioritairement de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'Aéroport de Bruxelles-National (article 1<sup>er</sup> de l'Arrêté royal du 15 mars 2002 et article 3 § 2 de la Loi du 28 avril 2010).

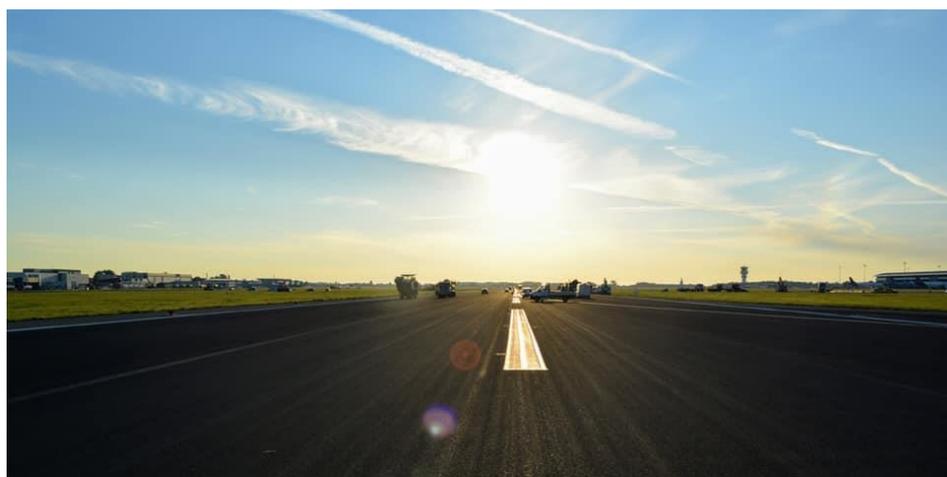
En première ligne, interviennent les 2 Médiateurs-adjoints (de rôle linguistique différent), détachés de skeyes, qui répondent chacun aux réclamations qui sont adressées à la Médiation.

En seconde ligne, intervient le Directeur du Service de Médiation et Médiateur Aérien du Gouvernement, dans un rôle d'arbitre en recours formulée par les requérants et riverains contre la réponse initiale formulée par les Médiateurs-adjoints.

L'examen des plaintes manifestement non fondées, répétitives, inappropriées ou indécentes (article 4 de la Loi du 28 avril 2010) se fait au sein du Collège des Médiateurs, réunissant le Directeur et Médiateur Aérien ainsi que les Médiateurs-adjoints, détachés de skeyes. Le Collège décide au cas par cas de l'attitude à adopter vis-à-vis de ces requêtes. Nous déposons plainte auprès d'un Juge d'instruction pour toutes les menaces, injures, propos diffamatoires et calomnieux qui nous sont adressés nominativement ou à titre collectif.

De même, en application stricte de l'article 29 du Code d'Instruction Criminelle, nous signalons aux autorités tous les faits délictueux dont nous avons pris connaissance ou avons été informés.

Normalement toutes les réclamations et suggestions des riverains doivent nous arriver uniquement via le formulaire en ligne sur notre site internet et par téléphone. Ce formulaire a été entièrement réactualisé et modernisé 2019. Les demandes sur les adresses mails des membres du service ou transmises via les réseaux sociaux (Messenger, Twitter, Instagram) ne sont pas acceptées.



## 6.2 DIMINUTION DU NOMBRE DE PLAINTES EN 2019

Pour la deuxième fois depuis 2012, le nombre annuel de dossiers traités est en nette diminution, avec une baisse de -56% du volume total de requêtes annuelles (**de 94.374 en 2018 à 41.575 en 2019**). Une attention particulière est portée à pouvoir apporter une réponse détaillée à toutes les plaintes qui nous parviennent. Nous estimons que chaque plainte revêt la même considération et nécessite une analyse sérieuse, mais cette baisse des plaintes doit être analysée pour en percevoir les motifs.

## 6.3 ANALYSE DE LA DIMINUTION DES PLAINTES

Cette importante diminution du volume annuel de requêtes s'explique – plus que probablement – par notre politique pro-active et très intense de communication sur tous les réseaux mis à notre disposition. Nous avons pu remarquer que des remerciements nous sont adressés lorsque nous avertissons à l'avance de perturbations du trafic aérien suite à des travaux, aux conditions météo ou à des événements extérieurs (manifestation, compétition sportive, vols de calibration, obstacles dans les zones de survol).

En effet, nous remarquons qu'une information préalable sur des travaux aux pistes, indisponibilité de pistes, conditions météorologiques particulières et annoncée avant la survenance des faits, permet de calmer les esprits en évitant les réactions démesurées voire déplacées.

De même, une attention toute particulière envers le respect des personnes qui nous contactent, par une empathie sensible à leurs situations particulières, assure une bonne relation menant à une bonne compréhension des situations particulières de survol, à cet égard l'écoute et la disponibilité de toute l'équipe sont des considérations primordiales.

Nos réponses sont soit des réponses individuelles au cas par cas en fonction de la précision de la question qui est à l'origine de la plainte, soit une réponse collective par semaine qui reprend la liste des déviations au système préférentiel des pistes (PRS) selon les données communiquées chaque semaine par skeyes.

Nous constatons une recrudescence importante des requêtes en cas d'utilisation de pistes en dehors du système préférentiel PRS soit lors d'utilisation des pistes 01, 07 et 19 ; et nous efforçons d'expliquer clairement l'impact des conditions météorologiques sur l'utilisation des pistes avec le souci que la sécurité de la navigation aérienne doit toujours rester le facteur déterminant du choix des pistes.

Les questions environnementales ne peuvent pas prendre le pas sur la sécurité du trafic aérien, et le commandant de bord est et reste toujours le seul maître à bord dans le choix de la piste. Mais il est manifeste qu'une certaine évolution climatique est identifiable depuis quelques années, avec en dehors des périodes principales de vent de secteur Ouest (la règle et donc les pistes 25), un vent contraire sur une période parfois très courte mais avec des pointes en vitesse maximale très importantes et plus souvent de secteur Est voire Sud-Est que Nord. De ce fait, le recours aux pistes 07R/L devrait être privilégié par rapport à une utilisation de la piste 01 avec du vent latéral (*crosswind*).

Conformément aux conventions signées avec l'exploitant aéroportuaire, nous ne fournissons jamais le nom des compagnies aériennes ni l'immatriculation des aéronefs ni leur numéro de vol, malgré le fait que ces données sont publiées et sur FlightRadar24 et sur le site BATC.

Toute plainte relative à des éventuelles infractions et autres utilisations litigieuses d'avions (Code de l'Air, respect des instructions, respect des procédures) est exclusivement transmise à la Direction générale du Transport aérien, et nous n'assurons pas le suivi de ces dossiers tout comme nous ne sommes pas informés des suites réservées par l'Administration et/ou le Parquet du Procureur du Roi à ces éventuelles infractions.

## 6.4 HYPOTHÈSES D'EXPLICATION DE LA DIMINUTION DES PLAINTES

Une analyse minutieuse de toutes les réclamations qui nous sont arrivées en 2019 pourrait nous amener à prendre en considération les motifs suivants :

- **Lassitude** : aucune amélioration n'a été opérée depuis plus de 5 ans, et les riverains sont démotivés et ne voyant rien avancer, ils estiment que cela ne sert plus à rien de se plaindre, marque de découragement ;
- **Frustration** : toutes les réclamations ne produisent aucune effet réel sur la situation ;
- **Information préalable** : nos informations qui anticipent les événements diminuent le nombre de réclamations, puisque l'explication est donnée avant la survenance des faits ;
- **Renforcement de l'équipe de la Médiation** : avec une personne gérant exclusivement le site internet et du personnel supplémentaire pour la communication, il est évident que l'équipe a été optimisée en vue d'intensifier le dialogue ;
- **Communication intense** : la rénovation de notre site Internet, avec l'apparition de la fenêtre des messages courts d'information (Twitter) et une meilleure présentation de nos informations permettent au citoyen d'optimiser sa compréhension de sa situation ;
- **Réponses fournies** : les réseaux sociaux et le site internet apportent en temps réel les réponses aux questions que les personnes vont se poser, dès lors il est vain d'en vouloir s'interroger par le biais d'une réclamation ;
- **Stabilisation du PRS en 2019** : au plus on utilise les pistes préférentielles 25R/L, au moins le nombre de plaintes est élevé ; l'utilisation des pistes alternatives est en effet souvent sujet à réclamations, interrogations, stupéfaction et contestation ;
- **Renouvellement de la flotte aérienne** : les nouveaux avions de type Airbus A.350 et Boeing 787 génèrent assurément moins de bruit au décollage, et certains types d'avions anciens et bruyants ont été retirés des flottes (Boeing 737-300, BAe 146, Airbus A.300 B4) ;
- **Virage large en décollage virage gauche depuis la piste 25R** : nos explications sur la prise de virage à partir d'une altitude et la vitesse au décollage de certains types d'avions ont été intensément communiquées d'où une diminution des plaintes répétitives ;
- **Gouvernement en affaires courantes** depuis plus d'un an : de ce fait certaines personnes estiment qu'il n'est pas opportun de se manifester tant qu'il n'y aura pas de volonté claire d'apporter des solutions ou améliorations à leur situation individuelle ;

- **Associations moins actives** : nous constatons que les différents groupes d'action et autres associations de défense de l'environnement ont été moins présentes et moins actives en 2019, certaines ayant totalement disparu comme le fameux collectif citoyen qui a injustement mené une contestation ciblée ad hominem en 2014 ;
- **Mises en service de procédures nouvelles** : basées sur les nouvelles technologies, les procédures de descente en CDO (descente continue) ou en procédés RNAV apportent manifestement des effets positifs en terme de diminution du bruit à des distances appréciables du territoire de l'Aéroport de Bruxelles-National ;
- **Décollages depuis le seuil de la piste 25R** : à notre initiative certaines compagnies aériennes demandent systématiquement à pouvoir décoller depuis le seuil de la piste 25R en disposant ainsi de toute la distance autorisée de décollage depuis cette piste, ce qui permet d'atteindre une altitude de survol des zones urbanisées qui est supérieure ;
- **Réinstauration des procédures NADP** de moindre bruit qui avaient été supprimées entre le 19 septembre 2013 et le 24 juin 2015 ;
- **Diminution du nombre d'avions gros porteurs** à 4 moteurs qui utilisent la procédure spéciale de jour du virage à gauche à partir de l'altitude de 4.000 pieds (DELTA).



## 6.5 SUIVI DES PLAINTES QUI RENTRENT DANS NOS MISSIONS

Nous lisons et analysons systématiquement toutes les réclamations qui nous arrivent, et établissons une corrélation entre les faits dénoncés et les tracés radar dont nous disposons, ou avec les données météo en notre possession.

Ainsi nous signalons régulièrement les vols qui nous paraissent litigieux, à l'administration de la DGTA d'enquêter et d'en informer si nécessaire les autorités judiciaires.

Sur base des réclamations, nous avons ainsi transmis des constatations de survols qui nous paraissent litigieux pour :

- 337 vols de plusieurs compagnies aériennes, principalement des décollages de nuit sans disposer de créneaux de nuit, des vols en retard, des vols ne respectant pas les limites individuelles de niveau de bruit par avion
- 130 vols d'une et une seule même compagnie aérienne utilisant de nuit un avion de type Boeing 777 sur base d'une double certification et d'un calcul fictif de réduction de la masse totale autorisée au décollage (MTOW), ce dossier a fait l'objet d'une réunion spécifique chez le Ministre en date du 4 septembre 2019 ainsi que de la transmission complète d'un dossier auprès du Parquet de Vilvorde

## 6.6 AVIS MOTIVÉS DU COLLÈGE DES MÉDIATEURS

Nous avons rendu des avis motivés, publiés sur notre site internet, en analyse des réclamations introduites dans le but d'apporter un changement aux situations conflictuelles qui nous ont été communiquées dans le contenu des réclamations introduites :

- » 17.004, 9 septembre 2019, utilisation d'un avion litigieux de nuit
- » 17.005, 9 septembre 2019, travaux piste 25R/07L en été 2020
- » 17.006, 9 septembre 2019, B.A.C. – relais des informations
- » 17.007, 9 septembre 2019, maintien des publications PBN pour les pistes 07R/07L
- » 17.008, 18 octobre 2019, nécessité d'une détermination claire des valeurs de composantes de pistes
- » 17.009, 5 novembre 2019, sécurité dans les bâtiments à l'Aéroport
- » 17.010, 21 novembre 2019, RESA piste 19

## 6.7 ASSURER LE SUIVI DES PLAINTES QUI NE NOUS CONCERNENT PAS

Dans un souci d'efficacité, et dans le respect du principe élémentaire de Droit Administratif de la continuité des services, les plaintes qui nous sont adressées mais qui sont sans rapport avec nos missions légales sont malgré tout traitées, dans le sens où ces plaintes sont transférées aux bonnes personnes ou aux autorités adéquates, comme :

- Toute demande relative à nos missions conférées par l'article 3 de loi du 28 avril 2010, mais dont les Arrêtés royaux d'exécution n'ont jamais été pris
- Accessibilité de l'Aéroport et moyens de communication (parkings, Kiss and Ride, routes)
- État de propreté des infrastructures aéroportuaires
- Numérotation des pistes et déclinaison magnétique
- Refus d'embarquement et litiges voyageurs
- Annulations ou déviations de vols passagers
- Pertes ou retards dans la délivrance des bagages
- Pertes de documents d'identité
- Litiges handling, litiges compagnies aériennes, litiges passagers
- Déplacements dans l'Aéroport, accompagnement de personnes vers les avions
- Licences pilotes, heures de vol, entraînement, cours d'aviation
- Emplois dans le secteur aérien et à l'Aéroport
- Enfants sans accompagnement familial
- Survols de et vers les Aéroports régionaux
- Survols en Belgique par des avions à haute altitude de et vers des Aéroports étrangers
- Installation de sonomètres
- Embarquement et débarquement en zone automobile
- Questions sur l'accessibilité par transports en commun
- Utilisation de couteaux dans les restaurants de l'Aéroport, notre intervention positive a induit le retrait de tout couteaux au-delà du point de contrôle des bagages
- Visites des installations aéroportuaires
- Normes de bruit liées au survol de certains territoires
- Questions politiques et juridiques
- Questions et demandes liées à des compétences non-fédérales

Nous estimons, en toute bonne gestion administrative, qu'il est de notre devoir de traiter toutes ces demandes même si nous n'avons aucune compétence en la matière, et de les transmettre aux personnes légalement habilitées à les traiter tout en en avertissant la personne qui nous a par erreur contacté.

**La Médiation c'est aussi aider en toutes circonstances**

## 6.8 TRANSPARENCE DE L'INFORMATION

Nous soutenons absolument les initiatives développées principalement par skeyes en vue de renforcer les canaux d'information mis à disposition du public, comme le site [www.batc.be](http://www.batc.be)

Nous avons participé à la réflexion sur la rénovation du site [www.batc.be](http://www.batc.be) intervenue courant du dernier trimestre de 2018 ; à présent ce site est plus clair, mieux présenté, plus complet, et offre une garantie de pouvoir fournir (avec seulement une heure de retard) une information parfaite qui nous aide dans notre politique de communication préalable et pro-active.

La communication claire des données météo, du vent au sol, du vent en altitude, des prévisions météo, et des travaux ayant un impact sur la disponibilité des pistes, sont autant de facteurs qui nous aident dans notre mission quotidienne d'information. Notons toutefois que l'actualisation du site BATC n'est pas toujours effectuée à temps, que des travaux annoncés sont annulés en dernière minute et que souvent les utilisations des pistes ne correspondent pas à la réalité observée sur le terrain.

Nous disposons de l'écran BARWIS reprenant les valeurs des composantes de vent sur les différentes pistes de l'Aéroport de Bruxelles-National, ainsi que les relevés en temps réel des mesures de vent prises depuis les 4 anémomètres implantés à proximité des pistes aéroportuaires.

Dès que la configuration du système d'aide à la sélection automatique des pistes (R.A.A.S.) aura été approuvée et surtout validée par la Direction Générale du Transport Aérien (D.G.T.A.), nous disposerons également d'un écran de contrôle reprenant les données de ce nouveau système d'aide à la sélection des pistes

## 6.9 PRINCIPALES ZONES D'ORIGINE DES PLAINTES

Nous ne souhaitons **PAS** établir de classement inapproprié des communes et/ou quartiers qui nous contactent le plus, toutefois sans ordre hiérarchique les zones de survol suivantes posent manifestement un réel problème en termes de manquements au droit à un meilleur environnement :

- **Noordrand** (Diegem, Machelen, Haren, Strombeek-Bever, Grimbergen, Meise, Wemmel)
- **Oostrand** (Woluwe-Saint-Pierre, Stockel, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Sterrebeek, Tervuren, Vossem, Duisburg, Huldenberg)
- **Oostkant** (Kortenbergh, Steenokkerzeel, Erps-Kwerps, Herent, Leuven, Rotselaar, Bertem, Winksele, Haacht, Lubbeek, Wilsele, Tildonk)
- **Région de Bruxelles-Capitale** (Haren, Evere, Schaerbeek, Woluwe Saint Lambert, Woluwe Saint Pierre, Jette, Laeken, Neder-over-Heembeek)
- **Brabant Wallon** (Waterloo, Braine L'Alleud, La Hulpe, Lasne)

## 6.10 PRINCIPALES PROCÉDURES AÉRONAUTIQUES CONTESTÉES

Nous ne souhaitons **PAS** non plus établir de classement tout aussi inutile des procédures aéronautiques contestées mais les plaintes concernent surtout et principalement :

- **Atterrissages en piste 01** : utilisation de la piste, respect des valeurs de composantes de vent, respect des trajectoires d'approche, définition de la rafale de vent, altitude d'alignement et d'interception de l'axe final, overlay RNP de la publication ILS ou interception à 3000 pieds ;
- **Atterrissages 07** : respect des valeurs de composantes de vent, VOR ou RNP, altitude d'alignement et d'interception de l'axe, choix de nuit entre 07L et 07R ;
- **Procédures de décollage virage droite depuis la piste 25 Droite** : respect des procédures, meilleur éclatement, taux de montée, problématique des avions de plus de 136 tonnes, utilisation de nuit de la procédure Zulu ;
- **Procédures de décollage virage gauche 1700 pieds depuis la piste 25 Droite** : respect des procédures, utilisation par des avions gros porteurs de plus de 136 tonnes, meilleur éclatement, litige de la concentration des survols autour de la balise d'Huldenberg ;
- **Procédures de décollage en piste 07** : choix entre procédures Leuven West et Rechtdoor, cessation environnementale, séparation verticale du trafic, respect des valeurs des composantes de vent, respect des trajectoires de départ, concentration des décollages sur des zones impactées par les atterrissages 25R/L ;
- **Procédures de décollage en piste 25R, virage gauche** : déconcentration Oostrand/Huldenberg ;
- **Procédures de décollage depuis la piste 19** : utilisation par des avions gros porteurs, respect des procédures, altitude de virage, 700/1700 pieds vers la droite, nouvelle procédure évitant les villages urbanisés, litige de la concentration des survols autour de la balise d'Huldenberg ;
- **Répartition entre atterrissages 25R/L** : altitude d'alignement, respect des procédures ;
- **Procédures spéciales** de décollage pour les avions gros porteurs Delta/Zulu ;
- **Respect du nombre de vols autorisés de nuit**, litige entre vols et créneaux.



## 6.11 RÉFLEXIONS SUR L'UTILISATION DE L'AÉROPORT TELLES QUE CONTENUES DANS LES RÉCLAMATIONS QUI NOUS ONT ÉTÉ ADRESSÉES

### 6.11.1 Mise en avant médiatique du dossier depuis 2014

Le battage médiatique de 2014 et la mise en avant du dossier ont eu comme conséquence que plus personne autour Bruxelles ne veut entendre ou voir des avions en évolution.. Des personnes survolées depuis longtemps découvrent tout à coup être impactées soit par la procédure de décollage Delta (créée en janvier 1974) soit par la procédure Canal (créée en juin 2003) soit par la procédure Zulu (créée en mars 2004) en prétendant n'avoir jamais été survolées avant février 2014. Il est impossible de leur expliquer objectivement la situation, elles prétendent toujours n'avoir jamais été survolées avant 2014 alors que tous les indicateurs et cartes démontrent que ces personnes sont bien survolées au moins depuis 1974.

Notons que diverses personnes s'approprient d'ailleurs une expertise, alors qu'elles ne disposent pas de toutes les bonnes informations, qu'elles ignorent certains jugements et qu'elles n'ont pas de statut juridique légal pour pouvoir officiellement représenter des personnes survolées, et que le collectif citoyen à l'origine de cette polémique semble totalement avoir disparu et n'est en tous cas plus du tout actif et encore moins légitimement représentatif.

La plus belle preuve en est l'existence de plaintes récentes pour des avions survolant Bruxelles au-delà de 10.000 pieds et qui sont des avions au départ de London ou des avions en transit, ou des descentes vers Liège.

De même, en période de beau temps, les traînées blanches (contrails) des avions à haute altitude sont interprétées comme des survols depuis Bruxelles. Ensuite, par l'existence des réseaux modernes de communication, le riverain peut s'adresser directement aux responsables politiques par mail, Facebook ou Twitter, et peut plus facilement qu'avant faire relayer son opinion.

### 6.11.2 Importance de la sécurité puis du facteur météorologique avant toutes autres considérations

La sécurité de la navigation aérienne est et reste la priorité. La plupart des riverains ne maîtrisent pas exactement bien le rôle primordial du vent dans le choix des pistes, le risque de l'utilisation de pistes croisées, ni le fait que les conditions météorologiques influencent fortement le déplacement des avions dans l'espace aérien, outre le vent, la température, la pression atmosphérique, les précipitations, la visibilité, le nombre de réacteurs, le taux de montée, la masse totale au décollage, la charge de l'avion; les orages et autres zones d'intempéries à éviter sont souvent incompris ou mal perçus par les riverains.

Le contrôleur aérien connaît très bien les enjeux et jamais il ne "jouera" avec les principes élémentaires de sécurité du trafic aérien. De plus, les pilotes et les contrôleurs aériens ignorent souvent les noms des quartiers et communes survolés, et ne maîtrisent que le contenu de la procédure aérienne telle que publiée aux AIP sans la corréliser avec une description géographique effective.

### 6.11.3 La différence entre procédures RNAV et procédures conventionnelles

En fonction des conditions météorologiques, sur une procédure conventionnelle de virage à partir d'une altitude définie, un même avion ne survolera jamais deux fois exactement le même endroit. Seules les procédures RNAV avec définition de points de passage, dits *waypoints*, donnent une répétition de survol autour d'un couloir restreint (concentration). Ainsi les riverains considèrent que les procédures aéronautiques SID publiées aux AIP sont des "routes" totalement délimitées et dont on ne peut s'écarter. De cette interprétation erronée, naît l'idée que la Cessation ne serait pas bien appliquée, que le virage long ne serait pas supprimé, et que rien n'aurait été modifié depuis la Cessation. De même il existe une énorme confusion entre la procédure du Canal vers CIV et les procédures DELTA vers LNO, PITES, ROUSY, SOPOK et SPI; et même aussi avec la procédure VOR d'atterrissage en 07L qui pour certains est aussi ... la procédure du Canal !

### 6.11.4 La facilité des moyens de communication

Les riverains disposent d'un accès immédiat vers les procédures aéronautiques AIP, et pensent en maîtriser très facilement leur contenu. Selon eux, les AIP c'est le Code de la Route Aérien. Il faut tout d'abord rappeler que le contrôle aérien peut à tout moment s'écarter des AIP et ordonner du *vectoring*, et que dans son Arrêt du 24 janvier 1997, la Cour d'Appel de Bruxelles a précisé que les informations aéronautiques contenues dans les AIP n'ont pas valeur de disposition légale réglementaire; que les instructions que ces AIP contiennent ne créent pas des droits pour les tiers qui ne peuvent s'en prévaloir pour contraindre skeyes à les respecter et que skeyes en conserve, à tout moment, la maîtrise et peut déroger à ces publications.

De plus, les riverains suivent sur Internet un semblant de trajectoires des avions avec des approximations de leur évolution dans l'espace aérien. Selon certains quand la trajectoire n'est pas correcte c'est skeyes qui ne dit pas la vérité. La perception visuelle qu'on a des survols n'est pas si aisée ni si radicale. Prenons l'exemple des atterrissages 01, quand on se trouve rue Belliard et que l'on voit un Boeing 747 en approche finale sur la 01, on a l'impression que cet avion survole le Cinquantenaire et Mérode, alors qu'il survole en fait Stockel qui se trouve à +/- 4 kilomètres du Cinquantenaire. Ce principe vaut pour la procédure du Canal dont certains continuent de prétendre qu'elle survolerait ou Jette ou Uccle alors que tous les indicateurs démontrent que Jette et Uccle ne sont pas survolées par des avions se trouvant sur la procédure du Canal. Ces données radar de tiers consultables ne sont pas totalement fiables, et le Médiateur Aérien se base exclusivement sur les tracés radar corrects fournis par skeyes.

### 6.11.5 La solution miracle

Certains décideurs ont voulu faire croire aux riverains qu'il existait une solution "miracle" dans le dossier du survol de Bruxelles. Il faut bien admettre qu'il n'existe aucune solution miracle sans conséquences en terme de pertes d'emploi. La solution miracle de fermeture totale de l'aéroport induirait une suppression de +/- 60.000 postes de travail au minimum. De même, au vu de la proximité du territoire régional bruxellois par rapport aux pistes et équipements aéroportuaires, il semble

difficile d'envisager une Région de Bruxelles-Capitale qui soit totalement "no-fly zone" et donc sans aucun survol, puisque le territoire bruxellois se trouve à Haren à quelques centaines de mètre du bout de la principale piste de décollage. Le défi est d'aboutir au juste équilibre entre l'environnement et l'économie, ce qui démontre bien qu'il n'existe aucune solution miracle dans ce dossier, dossier qui est et reste aéronautique, technique et complexe avant toute autre considération

### 6.11.6 La prétendue “insécurité juridique” ou la contradiction des jugements qui imposerait une Loi

Il n'existe aucune incertitude juridique ou instabilité juridique dans le dossier des survols depuis l'Aéroport de Bruxelles-National. Les normes de bruit n'ont jamais existé avant les Lois du 8 août 1980 donc il est impossible de refédéraliser une matière qui n'a jamais été fédérale. L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien est connu depuis sa publication au Moniteur belge le 11 août 1999 et de son entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2000. Tous les acteurs aéroportuaires connaissent l'existence des normes de bruit bruxelloises ainsi que les niveaux de bruit à ne pas dépasser lors du survol du territoire bruxellois.

De même, il n'existe aucune contradiction entre les divers jugements rendus par les Cours et Tribunaux dans le cadre des litiges relatifs aux normes de bruit bruxelloises qui ont été validées par tous les niveaux de juridictions, ni dans les recours relatifs aux diverses instructions ministérielles organisant la circulation dans l'espace aérien belge.

Par ailleurs, la finalité d'une Loi fixant les modes d'élaboration et de fixation des procédures aéronautiques est très mal interprétée par certains acteurs. Cette loi avait pour but en 2004 de rendre impossible toute modification du Plan de Dispersion mis en œuvre par le Ministre Anciaux, et « bétonnait » son Plan dans une loi uniquement contestable devant la Cour Constitutionnelle et plus devant le Conseil d'Etat. Cette loi définit un processus long et complexe d'étapes pour toute modification des procédures aéronautiques (études d'incidence et consultation du public), n'a jamais été publiée et n'est jamais entrée en service. Les divers projets de cette loi n'ont jamais abouti.

L'important c'est bien le futur « plan de vol » définissant les utilisations de pistes, les valeurs des normes de vent, les limitations de trafic et d'avions, les procédures utilisées pour atterrir et décoller ; cette future organisation des vols sera bien l'annexe d'une loi et son point de départ à partir duquel le processus de modification décrit dans la loi sera d'application.

### 6.11.7 La confusion entre concentration, dispersion et répartition des survols

Trop de personnes confondent encore dispersion et répartition ; avec les erreurs de traduction qui en découlent dans certains accords de Gouvernement (dont celui du 3 décembre 2003) :

- La **concentration** est l'utilisation majeure et exclusive d'un couloir aérien après des mesures d'accompagnement comme expropriation, isolation ou indemnisation via un fonds de financement.
- La **dispersion** est une diminution des survols zone par zone par une utilisation différenciée de toutes les pistes aéroportuaires selon un calendrier horaire ; mais diverses décisions de justice ont toutefois condamné ce choix au nom des principes de la proportionnalité et du *standstill*.

- La **répartition** est une division équitable du nombre de survols au départ uniquement de la piste préférentielle de décollage 25R.

Il n'est pas possible de « disperser » les trajectoires et les nuisances d'avions par l'utilisation au même moment de deux ou plusieurs procédures d'atterrissage ou de décollage qui se dirigent vers les mêmes points. Ainsi on ne peut en même temps utiliser la procédure de départ vers Chièvres par le Canal au même moment que celle vers Chièvres par le Ring (sauf la nuit car le trafic en décollages est très limité). Donc une dispersion par plusieurs axes vers une même balise est irréalisable avant tout pour des raisons élémentaires de sécurité.

Diverses décisions de justice interdisent explicitement toute politique de dispersion des nuisances par l'utilisation dispersée des pistes, sans mesures préalables d'accompagnement de type isolation/expropriation. Donc on ne peut pas utiliser sans motif légitime de vent les pistes qui ne sont pas préférentielles et qui sont donc des pistes alternatives comme les pistes 01 (direction Nord) et 07 (direction Est) puisque la piste 19 est partiellement préférentielle le week-end (samedi 16h00 à 22h59 et dimanche 06h00 à 15h59) ainsi que les nuits du lundi soir, mardi soir, mercredi soir, jeudi soir et dimanche soir.

### 6.11.8 La négation des avancées

Certains riverains ne reconnaîtront jamais toutes les avancées et autres améliorations qui ont pourtant été apportées dans la gestion du dossier depuis 2002 :

- » Retrait de tous les avions anciens et bruyants par introduction des CHAP. 3 et CHAP.4 ICAO, interdiction des *hushkits* ;
- » Instauration du système de Quota individuel de bruit par avion (QC) avec restrictions opérationnelles de nuit, le matin, en journée et le soir ;
- » Instauration de périodes sans décollage les matins de nuit du samedi, dimanche et lundi ;
- » Adaptations de certaines procédures afin d'éviter les zones les plus densément peuplées ;
- » Baisse globale du trafic aérien suite à la crise SABENA (100.000 vols annuels en moins depuis 2000) ;
- » Instauration d'un plafond annuel du nombre de créneaux horaires attribuables annuellement de nuit (de 35.000 à max. 16.000 créneaux de nuit par an) ;
- » Baisse globale du bruit émis par les avions suite à une meilleure maîtrise par les constructeurs du bruit généré par les flux de rejet des réacteurs ;
- » Évolution technologique des procédures aéronautiques (CDO et PRNAV, approches GPS en mode RNP et PBN) ;
- » Construction d'un mur antibruit dans la partie Est de l'aéroport ;
- » Création du Service de Médiation en 2002, actuellement il est répondu à +/- 99 % des plaintes ;
- » Augmentation du taux de montée des avions en 2004 ;
- » Adaptations des procédures NADP de moindre bruit ;
- » Diversification du trafic vers des aéroports régionaux ;
- » Intensification des efforts de communication du Service de Médiation par la mise à disposition d'informations importantes en temps réel (site internet, Profil Facebook, Compte Twitter,

Compte Instagram, Messagerie Messenger, Messagerie Télégramme, SMS à des listes de destinataires) ;

- » Renouvellement du site internet et nouveau logo d'Airportmediation en 2019 ;
- » Présence sur le terrain, jour et nuit, 24 heures sur 24, le week-end lors de déviations au schéma préférentiel d'utilisation des pistes ;
- » Apparition d'avions modernes et plus silencieux, et retrait d'avions bruyants.



## 6.12 RECHERCHE DE SOLUTIONS DURABLES, VIABLES, ÉQUILIBRÉES ET ACCEPTABLES

Analyse du contenu des remarques et suggestions qui nous ont été formulées depuis 2002 au travers des 14.500.000 dossiers que nous avons traités et analysés (article 1, alinéa 2 de l'Arrêté royal du 15 mars 2002).

### 6.12.1 Analyse des suggestions structurelles contenues dans les réclamations qui nous sont adressées

**Attention : ces réflexions n'émanent PAS du Médiateur Aérien !**

**Il n'existe aucune solution miracle**

Seul un développement harmonieux et durable de l'Aéroport de Bruxelles-National, au prix d'un équilibre périlleux entre les intérêts environnementaux et économiques du trafic aérien et ceux du droit au repos et à la tranquillité de ses voisins-riverains, peut maintenir la viabilité d'une plate-forme aéroportuaire sur le site de Bruxelles-National.

La succession trop rapide de décisions politiques souvent contradictoires, ainsi que diverses décisions de justice, rendent l'organisation du trafic complexe et fragilisent le développement économique de cet aéroport et à terme son existence même.

La Direction de la société gestionnaire privée de l'Aéroport de Bruxelles-National communique mal, de façon arrogante et victorieuse, ce qui est pris pour du mépris à l'égard des riverains.

**Résoudre cette problématique en suscitant une réflexion objective.** Sans une décision politique incontestable, l'avenir de cet Aéroport ne sera jamais assuré, et les contestations ne cesseront d'augmenter.

La réflexion doit être suscitée pour **trouver une solution « durable » aux successions de crises** nées des divers plans, de décisions politiques inappliquées et de divers jugements, cette réflexion pourrait s'articuler autour des 7 pistes de réflexion suivantes contenues dans les requêtes, ces réflexions n'émanent PAS du Médiateur Aérien mais sont le résumé du contenu de bon nombre de réclamations et autres revendications :

1. Fermeture totale du site de Bruxelles-National et déménagement du trafic sur un autre aéroport
2. Fermeture totale du site de Bruxelles-National pendant la période de nuit
3. Définition d'un Plan de Répartition Equitable des nuisances depuis la piste préférentielle 25R
4. Définition d'un Plan de Dispersion\* par une utilisation de toutes les pistes
5. Définition d'un Plan de Concentration sous un couloir unique isolé et/ou exproprié
6. Définition d'un Plan d'Equipement identique pour toutes les pistes

## 7. Communication respectueuse de la part du gestionnaire privé de l'Aéroport

Tel est le but de cette présente partie – qui est un résumé de toutes les suggestions qui nous été transmises depuis 2002 -, qui n'a pas la prétention de vouloir apporter une solution radicale à ce problème, mais qui veut tout simplement démontrer qu'avec un tout petit peu de bonne volonté, de connaissance aéronautique, de sens pratique et de raison, des solutions efficaces et durables peuvent être trouvées dans l'intérêt de tous, pour un meilleur environnement et pour un aéroport propre, contrôlé et performant. Nous répétons que toutes ces réflexions n'émanent pas du Médiateur Aérien mais sont un résumé du contenu des suggestions reprises dans les requêtes qui nous sont adressées.

### 6.12.2 Fermeture totale du site de Bruxelles-National et déménagement du trafic sur un autre aéroport

C'est la seule et unique solution qui apporterait une solution radicale au problème des nuisances sonores engendrées par le trafic aérien autour de Bruxelles-National. Mais la Capitale de l'Europe peut-elle se permettre d'exister sans un Aéroport si proche ?, les Gouvernements sont-ils prêts à fermer radicalement une activité qui génère plus de 60.000 emplois directs et indirects. D'autre part, la localisation future d'un autre aéroport en Belgique risque – comme pour le réseau RER – de faire l'objet de nombreuses contestations, de retards juridiques et autres conflits urbanistiques. Tout le monde veut voyager en avion, mais plus personne ne veut entendre le bruit des avions ni être survolé en Belgique par un avion.

### 6.12.3 Fermeture totale du site de Bruxelles-National pendant la période de nuit

Une solution intéressante au niveau environnemental serait de transformer l'activité aéroportuaire de Bruxelles-National en une activité restreinte uniquement de jour, d'adapter le trafic vers des relations d'aéroport urbain qui ne serait utilisable qu'en journée – de préférence – entre 07.00 heures et 22.00 heures locales (actuellement la nuit environnementale est fixée à la tranche horaire 23/07 et la nuit opérationnelle est fixée à la tranche 23/06 mais les limitations de quota des avions sont restreintes sur la plage horaire 21/07).

Cette interdiction totale – tant pour les atterrissages que pour les décollages - du trafic aérien de nuit a le mérite de pouvoir être applicable rapidement, sans provoquer de pertes d'emploi ni de ralentissement de l'activité économique et peut apporter une tranquillité relative pour tous les riverains de Bruxelles-National.

S'il est évident que chaque riverain a droit au repos et à la tranquillité, principalement de nuit, il est raisonnable d'admettre que la vie autour d'une grande ville, et donc à proximité d'un aéroport, engendre en journée un certain nombre de nuisances et de désagréments ; au même niveau que les riverains d'une autoroute, d'une ligne de chemin de fer, d'une ligne de métro ou d'une ligne de tram.

Un nombre important d'associations environnementales sont parvenues, en 2015, à se mettre d'accord sur une revendication commune d'une fermeture totale de l'Aéroport de Bruxelles-National entre 22.00 heures et 07.00 heures locales, soit pendant une période de 9 heures. Cette revendication pose toutefois des problèmes quant aux retours en début et fin de nuit d'un certain nombre d'avions

du principal opérateur national, ainsi que pour la question récurrente des avions retardés pour des motifs légitimes et qui devraient pouvoir atterrir malgré tout. Une période globale de couvre-feu nocturne s'applique dans d'autres aéroports suite à diverses décisions de justice.

#### 6.12.4 Définition d'un Plan de Répartition Equitable des nuisances depuis les deux pistes préférentielles 25R et 25L

En utilisant prioritairement les 2 principales pistes préférentielles de Bruxelles-National (piste 25R pour les décollages et piste 25L pour les atterrissages), un Plan de Répartition Equitable vise à éclater harmonieusement - sans concentration - les trajectoires des avions autour des zones situées dans l'axe des pistes 25R et 25L tant pour l'atterrissage que pour le décollage.

Il est incontestable que les deux pistes préférentielles 25R/L sont les mieux adaptées à recevoir la majorité du trafic aérien : ces pistes sont les plus longues, les mieux équipées, disposent du plus haut niveau de guidage électronique à l'atterrissage (ILS) et sont pourvues de sorties à grande vitesse, de voies de circulation et d'aires de dégagement avec des zones non-construites en bout de piste (RESA entre autres).

Partant du principe prouvé qu'il n'a jamais existé à Bruxelles-National ni de route historique ni de zone historique de survol puisque les routes, les normes de vent et les altitudes de virage ont évolué au cours des temps ; un Plan de Répartition Equitable vise à « répartir » sans excès ni concentration les survols en schéma de forme d'érable pour les décollages depuis la piste 25R soit : une partie sur la banlieue Nord vers la Région flamande, une partie sur Bruxelles et une partie sur la banlieue Est vers la Région wallonne.

Toutefois les diverses Cessations Environnementales de 2005, 2014, 2017 et 2018 rendent ce principe périlleux pour le respect strict de certaines procédures.

#### 6.12.5 Définition d'un Plan de Dispersion par une utilisation de toutes les pistes (principe condamné par la Cour d'Appel de Bruxelles en 2005 et 2017)

Par rapport au Plan de Répartition Equitable, un Plan de Dispersion vise à utiliser toutes les pistes, tout le temps, dans tous les sens selon un calendrier horaire établi afin d'offrir des périodes de calme de jour comme de nuit à certaines zones riveraines de Bruxelles-National.

Notons toutefois que des décisions de justice restreignent fortement l'utilisation de certaines pistes (interdiction d'utilisation excessive, abusive et illicite de la piste 01 à l'atterrissage – Cour d'Appel de Bruxelles – 17 mars 2005 et condamnation de l'Etat belge pour faute suite à la mise en service de la piste 01 préférentiellement sans plan d'accompagnement - Cour d'Appel de Bruxelles – 31 mars 2017 ) ou interdiction du principe dit du « Renversement » sur la piste 01/19 – Conseil d'Etat, mai 2005.

Toutefois les diverses Cessations Environnementales de 2005, 2014, 2017 et 2019 rendent également ce principe de dispersion totalement impraticable. Par ailleurs, il est dangereux d'utiliser diverses procédures aériennes différentes en même temps vers une même balise, point de sortie de l'espace aérien belge, donc une dispersion par les « routes » n'est pas recommandable au niveau de la sécurité du trafic aérien.

### 6.12.6 Définition d'un Plan de Concentration sous couloir unique isolé ou exproprié

Telle est la politique environnementale et urbanistique qui a été développée par la Région wallonne pour l'exploitation de ses aéroports, principalement à Liège-Bierset. On exproprie ou on isole les habitations situées sous un couloir concentré de mouvements aériens et on adapte les procédures aéronautiques afin de créer sous le couloir isolé ou exproprié une véritable autoroute aérienne.

**Les fonds de financement ISOLEX et ISOFIN à Bruxelles-National prévus dans les accords pris par le Gouvernement Fédéral en 2000 et 2001 n'ont jamais été alimentés avant d'être cédés par la Loi programme du 5 mars 2002 vers une gestion par l'exploitant aéroportuaire.**

Au regard du trafic aérien actuel à Bruxelles-National, il existe pourtant divers couloirs fortement utilisés mais sans aucune isolation ou expropriation des zones survolées. De même, les zones d'atterrissages vers les pistes 25R et 25L sont encore et toujours définies au Plan de Secteur comme des zones « **non aedificandi** ».

### 6.12.7 Définition d'un Plan d'Équipement identique pour toutes les pistes et utilisation face au vent « into the wind »

La succession différente et rapide de décisions en matière d'utilisation des pistes ou de fixation des valeurs de composantes de vent déterminant l'utilisation des pistes n'a pas permis une utilisation stable et rationnelle de l'Aéroport de Bruxelles-National par l'intervention successive de trop de décisions politiques souvent contradictoires et liées à la représentativité territoriale des gestionnaires de ce dossier.

Une solution totalement neutre et équitable serait de laisser exclusivement le vent et les conditions météorologiques déterminer les utilisations des pistes à condition que toutes les pistes de Bruxelles-National puissent toutes être utilisables tant pour atterrir que pour décoller, et surtout qu'elles soient toutes pourvues des mêmes équipements de sécurité (guidage électronique I.L.S, guidage PBN-GNSS/RNP, zones EMAS et/ou RESA).

Dans un tel cas de figure, ce serait uniquement le vent et la météo (température, pression atmosphérique, vitesse du vent, précipitations etc...) qui détermineraient les pistes les mieux orientées dans le sens du vent qui devraient être utilisées sans aucune intervention politique.

### 6.12.8 Communication respectueuse de la part du gestionnaire privé de l'Aéroport

La communication de la part du gestionnaire privé de l'Aéroport de Bruxelles-National (la société anonyme Brussels Airport Company – B.A.C.) – et surtout du Directeur Feist - doit être plus empathique et respectueuse de tous les riverains. B.A.C. communique triomphalement sur les chiffres records de fréquentation de l'Aéroport mais oublie de préciser que ce record s'explique par un meilleur taux d'occupation des avions et avec globalement moins d'avions par an.

La Direction de l'Aéroport ne pratique le dialogue qu'avec une partie infime des communes avoisinantes et des associations de riverains, négligeant de collaborer entre autres avec les autorités, communes et associations de la région bruxelloise et de la région wallonne.

Les informations diffusées par B.A.C. contiennent très souvent de trop nombreuses erreurs et ne sont pas fiables, la vision 2040 n'a pas été concertée avec les autorités, communes et associations de la région bruxelloise et de la région wallonne et ne prend absolument pas en considération la problématique environnementale.

B.A.C. est une société privée qui ne vise qu'à rentabiliser ses investissements immobiliers (magasins, parkings, hôtels, bureaux, commerces) et qui n'investit à aucun moment dans des équipements aéroportuaires durables à finalité environnementale (murs anti-bruit, hall d'essai des réacteurs, prolongement et équipement de la piste 25L, équipements de sécurité RESA/EMAS en piste 19).

Le cadastre du bruit réalisé par B.A.C. est ressenti comme offensant, incomplet et pas correct car se basant seulement sur une partie restreinte des sonomètres.

Par contre la communication de SKEYES ne soulève aucune critique, et le nouveau site commun [www.batc.be](http://www.batc.be) dans sa version renouvelée de 2018 ne reçoit que des commentaires élogieux quant à sa conception réussie, la clarté des informations mises à disposition, la facilité de retrouver des données et autres informations, et surtout l'indication précise des relevés de vent au sol et en altitude.

**Attention : ces réflexions n'émanent PAS du Médiateur Aérien!**



## 6.13 ANALYSE DES SUGGESTIONS OPÉRATIONNELLES DES RIVERAINS ET ASSOCIATIONS

### 6.13.1 Propositions d'amélioration de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National

Conformément à l'article 1<sup>er</sup> alinéa 2, le Service de Médiation a pour mission de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'Aéroport de Bruxelles-National.

**Attention : ces réflexions n'émanent PAS du Médiateur Aérien!**

Les propositions pertinentes suivantes - émises dans le contenu des plaintes qui nous ont été adressées - ont été analysées et pourraient constituer, sur la base des propositions formulées par les riverains, associations et administrations - des solutions en vue d'une amélioration de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Pour éviter toute mauvaise interprétation et venir encore nous reprocher des conflits d'intérêt et autres reproches inutiles de tout manque de neutralité, rappelons que ces réflexions n'émanent ni du Médiateur Aérien ni des Médiateurs-adjoints ni du Service de Médiation, mais sont bien le résumé des suggestions des riverains sur l'utilisation de l'Aéroport de Bruxelles-National.

### 6.13.2 Au niveau des décisions de justice

- Respect intégral de la Cessation environnementale du 9 juin 2005 relative au survol de Bruxelles
- Respect intégral de la Cessation environnementale des 19 juillet 2017 et 1<sup>er</sup> février 2019 pour la procédure SID 25R CIV Delta via le Canal
- Respect intégral de la Cessation environnementale des 19 juillet 2017 et 1<sup>er</sup> février 2019 pour la procédure SID 25R CIV Charlie via le Ring
- Respect intégral de la Cessation environnementale des 19 juillet 2017 et 1<sup>er</sup> février 2019 pour la procédure STAR 01, route d'arrivée 01
- Respect intégral des Arrêts de la Cour d'Appel de Bruxelles des 17 mars 2005 et 31 mars 2017 relatifs aux atterrissages vers la piste 01
- *Respect intégral de la Cessation environnementale du 30 mai 2018 relative aux procédures vers la zone Nord (jugement de Première Instance soumis à procédure d'Appel, procédure toujours en cours et non exécutée)*

*En italique, jugement soumis à procédure en Appel*

### 6.13.3 Au niveau des infrastructures aéroportuaires

- Poursuite de la construction complète d'un mur anti-bruit tout autour de l'aéroport en vue de réduire le bruit perçu au sol
- Construction d'un hall insonorisé pour les essais de réacteurs en vue de réduire le bruit perçu au sol dans les zones aux alentours de l'Aéroport
- Allongement ou NON des pistes 07/25 à l'Est vers les zones « non aedificandi »
- Allongement ou NON de la voie de circulation/taxiway Victor 3 et création d'un seuil pour la piste 25L
- Création ou NON d'une nouvelle piste, éventuellement décentrée vers les zones « non aedificandi » type Polder-Baan
- Création ou NON d'une nouvelle piste d'atterrissage 01R à l'Est et réservée aux atterrissages
- Création de zones de sécurité RESA et EMAS pour les décollages sur les pistes 07R et 19

### 6.13.4 Au niveau des procédures aéronautiques

- Décollage obligatoire depuis le seuil de piste 25R et non depuis l'intersection Bravo One afin d'obtenir une montée plus rapide des avions
- Imposer des points de virage RNAV pour toutes les procédures SID de décollage afin de diminuer les contours des zones de survol au décollage
- Publication de procédures RNAV en overlay des procédures conventionnelles
- Diminuer l'altitude de virage des décollages 25R vers la droite à 600 pieds
- Diminuer l'altitude de virage des décollages 25R vers la gauche à 600/1000/1600 pieds, décollage par le survol du Ring R.0 vers l'échangeur de Kraainem et le Carrefour Leonard, évolution directe vers la balise de sortie de la Belgique sans détour obligatoire par la balise d'Huldenberg, problématique de la trop forte concentration des vols autour d'Huldenberg
- Meilleur éclatement sans chevauchement en mode « patte de poule » des procédures SID 25R avec virage vers la droite en direction des balises CIV, HELEN, DENUT et NICKY afin d'éviter le survol des zones urbanisées
- Toutes les procédures suivent une évolution directe et la plus rectiligne vers la balise finale de destination, donc tous les CIV n'effectuent plus de double virage par le Nord
- Amélioration de la procédure CIV par le Ring R.0 pour se situer au sud du Ring sans survol de la zone Nord
- Meilleure définition des procédures de décollage SID depuis les pistes 07 (répartition 50/50 entre virages gauches et virages droites donc CIV à gauche, maintien/suppression de la procédure Rechtdoor, maintien/suppression de la procédure Leuven-West, amélioration des trajectoires)

- Meilleure définition des procédures de décollage SID depuis la piste 19 (altitude de virage, maintien/suppression du virage droite à 1.700 pieds, limitation aux avions de plus de 136 tonnes, *track* Est à suivre, virage gauche immédiat en sortie, création d'une procédure IKEA, création d'une procédure TOYOTA, répartition 50/50 des décollages donc les CIV via virage droite)
- Publication de procédures d'atterrissages RNP pour toutes les pistes avec un angle d'approche de 3° afin d'obtenir une altitude d'approche élevée, imposer des procédures CDO en permanence ainsi qu'une interception de l'axe à minimum 3.000 pieds y compris pour les pistes 01, 07L et 07R - utilisation exceptionnelle des procédures VOR uniquement par panne d'ILS
- Approches courbes type « Nice » à l'atterrissage vers la piste 01 par Vrebos et vers la piste 07L par l'autoroute A.12, l'échangeur de Meise et la Tour Japonaise
- Actualisation de la définition des avions concernés par les procédures Delta réservées aux avions gros porteurs, nouvelle définition concernant tous les avions de maximum 136 tonnes et retrait de ces avions de la procédure virage gauche SID 25R Charlie à 1700 pieds
- Clarification et stabilisation des valeurs de composantes de vent
- Application stricte de la définition de la rafale en PRS selon la réglementation internationale ICAO, soit une variation d'au moins 5 nœuds par rapport à la vitesse moyenne du vent
- Adaptation de la correction de trajectoire en procédures SID 01 (013°) par rapport aux corrections actuelles de TR 008 ou TR 028 afin d'éviter les zones urbanisées
- Adaptation de la correction de trajectoire en procédures SID 07R (069°) par rapport à la correction actuelle de TR 062 afin d'éviter les zones urbanisées
- Adaptation de la trajectoire de la procédure SID 19 CIV Lima avec un *track* inférieur (115° ou 120°) au *track* actuel (130°) afin de créer une véritable procédure IKEA/TOYOTA afin d'éviter les zones urbanisées
- Utilisation plus régulière de la procédure d'approche en atterrissages STAR.01 via GOSLY et MAKOB afin d'éviter le survol des zones urbanisées; telle que publiée en AD2.EBBR-IAC.07b « Alternate routes RWY01 on ATC discretion only »
- Répartition égale des atterrissages entre les pistes 25R et 25L
- Réduction des limites maximales admissibles des niveaux de bruit individuels des avions de jour et de nuit (QC = Quota Count)
- Diminution progressive puis interdiction totale des vols de nuit pour la période de nuit étendue aux heures locales comprises entre 22.00 heures et 06.59 heures
- Strict respect des instructions de l'autorité et des procédures aéronautiques publiées dans les AIP, des altitudes de virage, des points de sortie et des *waypoints* à survoler
- Strict respect de toutes les études de sécurité relatives aux utilisations de pistes
- Revoir la procédure de départ de moindre bruit NADP ou l'actualiser compagnie par compagnie en fonction des flottes d'appareils utilisés

### 6.13.5 Au niveau de la disponibilité des données

- Transparence totale du processus décisionnel de skeyes dans la sélection des pistes
- Publicité des données BARWIS et RAAS de skeyes en temps réel
- Publicité des données relevées par les anémomètres de skeyes en temps réel
- Site internet interactif permettant de visualiser les données BARWIS et RAAS

### 6.13.6 Au niveau du fonctionnement de l'Aéroport, gestion privée de B.A.C.

- Installation d'une webcam sur le trafic aérien
- Données sur la situation de l'occupation des parkings
- Information sur la situation du trafic routier autour du site aéroportuaire
- Meilleur fléchage des accès et des parkings
- Meilleure communication moins triomphaliste
- Communication vers tous les acteurs et pas uniquement ceux du Brabant flamand
- Diffusion d'informations pertinentes, correctes et non biaisées
- Respect et empathie pour les riverains, Bourgmestres, mandataires et comités d'action

**Attention : ces réflexions n'émanent PAS du Médiateur Aérien!**



## 7. Cartographie des réclamations en 2019

### Analyse et statistique des 41.575 plaintes recevables introduites pour l'année 2019

#### RECEVABILITE ET IRRECEVABILITE

Pour éviter toute polémique, il convient d'abord de faire une distinction préalable entre une plainte recevable et une plainte irrecevable. Conformément à l'article 4 de la Loi du 28 avril 2010, le Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National **doit** (dans le sens d'obligation et non de faculté) **refuser une plainte** lorsque celle-ci est manifestement non fondée, soit qu'elle est fantaisiste soit qu'elle est exclusivement **vexatoire ou diffamatoire**.

Une plainte qui n'a pas été introduite selon les formes prescrites (comme les messages sur les comptes Facebook ou Twitter), qui contient des menaces, ou émanant d'abus d'identité ou de noms fantaisistes, est **irrecevable**, et n'est pas prise en compte dans le calcul global annuel du nombre de plaintes.

Nous avons déclaré irrecevable un total de **878 messages** qui contenaient **des menaces, qui étaient établies avec de fausses adresses, des noms de famille fantaisistes ou qui étaient établies au nom de Philippe TOUWAIDE** (il s'agit d'abus d'identité et une plainte a été déposée au pénal), ou qui ont été introduites par les canaux Messenger, Twitter ou Facebook (même si nous n'avons **pas** comptabilisé ces demandes, ces messages ont cependant bien **reçu** une réponse). Près de 80 % de ces requêtes irrecevables sont des remarques ou plaintes envoyées via les comptes des réseaux sociaux. Nous avons à chaque fois rappelé qu'une plainte, pour être **recevable**, devait être introduite soit par le formulaire, soit par courrier électronique, par courrier postal ou par téléphone et que les questions et autres demandes formulées sur les réseaux sociaux ne seraient pas comptabilisées dans le volume annuel des plaintes.

Toutefois une plainte qui a été introduite convenablement dans le respect des procédures mises à disposition, mais qui se rapporte à des faits fantaisistes ou non vérifiés (provocation avec des requêtes pour des faits imaginaires, se rapportant à des survols d'une zone alors que cette zone n'est pas survolée au moment de la plainte) est déclarée **recevable mais non fondée**, et est bien reprise dans le volume global annuel des plaintes.

Une réponse individuelle a été adressée à toutes les plaintes introduites correctement et donc recevables pour l'exercice 2019 ; étant entendu que certains plaignants ont spontanément déclaré ne pas vouloir recevoir de réponse du tout et que d'autres ont souhaité ne recevoir qu'une et une seule réponse récapitulative hebdomadaire détaillant les explications d'utilisations des pistes par semaine.

**Il faut de ce fait éviter de confondre les notions de recevabilité et irrecevabilité avec celles de fondée ou non fondée car ce sont des notions totalement différentes, nous avons de ce fait clairement établi d'emblée cette distinction essentielle dans notre rapport annuel.**

## **NOMBRE DE PLAINTES**

Par rapport à 2018, on constate une **diminution** de - 55.95 % du nombre de plaintes (94.374 en 2018), ce qui nous amène au même niveau de plaintes qu'en 2004 (les années 2011 à 2013 se situant sous le seuil des 10.000 plaintes suite à la politique drastique de cadencage et de musèlement des riverains mise en place entre 2011 et 2013 par Mme Els VAN GELDER qui a vainement tenté -sans succès- de diriger le Service à cette époque avec comme seul objectif de limiter les dispositifs pour se plaindre en vue d'empêcher par la suite toute Médiation).

Comme une plainte reste une plainte, et **tant que le niveau Zéro de plaintes n'aura pas été atteint**, il est inutile de se **réjouir de cette diminution** des plaintes, mais il est opportun d'en faire une analyse et de donner notre avis neutre et objectif sur les motifs de cette **forte diminution de – 55.95 %** :

- **Anticipation** des événements (fermeture de pistes, conditions météo) par des informations claires sur les futures utilisations de pistes, par une information préalable et proactive, les riverains et communes sont informés à l'avance de ce qui va se passer ; de ce fait l'étonnement face à l'utilisation de procédures inhabituelles ne se produit plus puisque l'information a été communiquée et aucune réclamation sous forme d'interrogation ou de demande d'explication n'est introduite ;
- **Information en temps réel** sur les réseaux sociaux qui permet à chaque riverain de suivre en direct les modifications des utilisations de pistes ou de procédures ; une information permanente étant disponible, cela diminue les réclamations puisque l'information est fournie et qu'elle circule ;
- **Accroissement de la politique de communication intensive** à tous les niveaux et modernisation du site internet qui récapitule toutes les données utiles afin de mieux percevoir et comprendre la situation ; puisque l'information est disponible sur notre site internet qui a été actualisé, cela diminue les demandes d'information et les questions afférentes. De même, le formulaire a été adapté pour être plus simple, plus clair et plus complet ;
- **Rénovation du Service de Médiation**, par l'engagement d'une nouvelle équipe plus jeune et plus dynamique, des personnes enthousiastes et volontaires qui veulent aller de l'avant, qui ont à cœur de fournir des renseignements et de communiquer de façon constructive;
- **Lassitude des plaignants** et démobilité des groupes d'action (le curieux collectif citoyen à l'origine de la contestation de 2014 et qui n'avait aucune forme juridique a disparu dans la nature). Aucune avancée significative n'ayant été constatée depuis plus de

5 ans, les riverains cessent de se plaindre puisqu'ils ont le sentiment que cela ne sert à rien et qu'ils ont été abandonnés ;

- **Absence de décisions politiques** depuis plus de 5 ans et crise gouvernementale d'un gouvernement en affaires courantes qui n'a pas géré le dossier et qui s'est abstenu de modifier les procédures ;
- **Stabilisation du système préférentiel des pistes** par une utilisation plus régulière des pistes parallèles et indépendantes 25R/L, qui restent les seules étant les plus longues, les mieux équipées, qui garantissent la meilleure capacité opérationnelle sans croisements de pistes et sans aucun conflit. Au plus on applique la règle du PRS 25R/25L, au moins on a de plaintes ; ce sont les utilisations alternatives des pistes 01, 07 et 19 qui génèrent principalement de nombreuses réclamations.

## **NOMBRE DE PLAIGNANTS**

Si le nombre de plaintes est en forte baisse, le nombre de plaignants reste relativement stable et ne chute que de **- 2.7 % à 1.481 requérants** en 2019 (contre 1.522 en 2018). Ce nombre ne doit soulever ni critique ni contestation (ce chiffre reste supérieur aux nombres de dossiers gérés annuellement par d'autres médiateurs comme le ferroviaire ou celui des pensions avec une équipe bien plus importante, ou comme le régulateur aéroportuaire qui gère moins de 100 dossiers par an) car il prouve bien que ce sont probablement les mêmes requérants qui ont continué de se plaindre mais de façon moins intense, ces mêmes requérants suivent attentivement notre effort de communication et étant satisfaits des informations communiquées de façon proactive et anticipative.

Nous devons toutefois faire remarquer que :

- Un requérant de Woluwe-Saint-Pierre a introduit **10.822 plaintes individuelles recevables** au cours de l'année 2019. Comme ce même personnage a tenté de manipuler le formulaire de plaintes et a diffusé un système informatisé pirate et automatisé pour se plaindre, nous avons été contraint de sécuriser notre site internet et avons déposé plainte contre cette personne pour abus d'internet, puisqu'un nombre important de ses plaintes se rapportent à des faits non-fondés (il se plaint de décollages 25R lorsque les avions sont en atterrissages 01) ;
- Un requérant d'Humbeek (Grimbergen) a introduit **11.120 plaintes individuelles recevables** au cours de l'année 2019 dont une partie est, après analyse, non fondée car les faits décrits ne sont pas toujours prouvés ou ne correspondent pas à des nuisances effectives ou réelles autour de son habitation ;
- Un requérant de Sint-Agatha-Rode (Huldenberg) a introduit **180 plaintes individuelles recevables** au cours de l'année 2019 mais contenant une constatation relative à **31.094 survols**. La majorité de ces constatations sont fondées et réelles car il habite à proximité de plusieurs procédures de décollage. Toutefois, nous devons comptabiliser ces réclamations comme **180 plaintes** et non 31.094 car le nombre exact de mails nous adressés est bien de **180**.

## DETAIL DES RÉPONSES

Une réponse **individuelle et détaillée** (souvent avec ajout d'un tracé radar du vol soumis à examen) a été fournie à toutes les plaintes dans le respect strict de toutes les dispositions légales, avec les réserves que :

- Certains plaignants ont intentionnellement coché l'option du formulaire attestant ne **pas souhaiter du tout de réponse** ;
- D'autorité il n'est **pas répondu** aux 10.822 plaintes du requérant de Woluwe-Saint-Pierre qui abuse d'internet et pour lequel une plainte a été déposée auprès des services de Police ;
- Les plaintes répétitives envoyées en grand nombre de façon systématique par semaine font l'objet d'une **réponse générale hebdomadaire**, soit une par semaine, avec les explications détaillées des motifs pour lesquels les pistes et procédures ont été utilisées au cours de la semaine analysée en respect ou non du système préférentiel (PRS) ;
- 35 riverains ont demandé à recevoir de façon **permanente et systématique, chaque semaine, les explications hebdomadaires** des déviations au système préférentiel (PRS).

## INVITATION À UNE RENCONTRE PERSONALISÉE

Le Service de Médiation a estimé, en 2019, qu'il était opportun de rencontrer les riverains qui introduisaient un nombre important de plaintes, non pour les en dissuader ou les intimider, mais pour mieux **comprendre leurs problèmes** et tenter de mieux percevoir leur problématique individuelle.

Ainsi 28 invitations ont été adressées aux plaignants les plus importants, lesquelles ont résulté en 17 rencontres soit sur le terrain soit en nos bureaux. Ces discussions à bâtons rompus ont permis de mieux percevoir la sensibilité de ces personnes et d'expliquer leur grande réactivité aux conditions de survol :

- La plupart travaillent depuis leur domicile et sont donc exposés en permanence aux bruits ;
- L'urbanisme de certains quartiers explique en partie les motifs d'une plus grande propagation du bruit dans certaines habitations (îlots fermés avec des clôtures en béton qui impliquent un effet de caisse de résonance, proximité de grands immeubles, quartiers ouverts aux vents, appartement situé en hauteur et donc ouvert aux bruits) ;
- Certains requérants habitent dans une zone campagnarde isolée sans autres habitations ni autre type de trafic et de ce fait le bruit des survols se propage de façon intensive ;
- De nouvelles zones résidentielles ont été établies au centre d'anciens quartiers industriels déjà survolés, et les promoteurs immobiliers se sont abstenus de transmettre cette information ;
- Une certaine incompréhension a été constatée par rapport aux survols à haute altitude et autres contrails, étant entendu que tout survol supérieur à 10.000 pieds ne génère raisonnablement pas de bruit excessif (ICAO DOC 10031).

## LES PLAINTES RELATIVES AUX DROITS DES PASSAGERS

Dans le respect de la Loi du 28 avril 2010, nous assurons la transmission aux bonnes administrations et intervenons comme Médiateur Aérien (et plus Aéroportuaire) dans tous les litiges relatifs aux droits des passagers (refus d'embarquement, les services prestés par les transporteurs aériens et par les exploitants aéroportuaires, droits des passagers). Toutefois, les demandes sur ces points sont excessivement rares et concernent un total de 91 dossiers en 2019, lesquels ont été transmis au service Droit des Passagers de la D.G.T.A., à la Commission Litige Voyages, aux exploitants d'Aéroports, aux compagnies aériennes, aux sociétés de handling et traitement des bagages ainsi qu'aux Directions des compagnies aéroportuaires.

Le Médiateur Aérien a pu obtenir des compensations pour des vols annulés, a aidé à retrouver des bagages perdus, s'est occupé de conserver des bagages pour un enregistrement tardif, a informé sur des retards et grèves, a résolu le voyage d'un enfant mineur non accompagné, n'a pas pu résoudre la question de pièces d'identité abîmées ou à validité réduite impliquant un refus d'embarquement, a aidé à faciliter l'accès des aérodromes par des renseignements sur les parkings, les voies d'accès ou les moyens d'accessibilité par transport en commun, mais n'a pas pu retrouver des objets perdus dans des avions ni des cartes de vaccination égarées lors de l'enregistrement.

Dans ces dossiers, il convient de signaler l'excellente collaboration avec les autorités des aéroports de Charleroi, Liège et Ostende et des compagnies aériennes Brussels Airlines et TUI. Malheureusement – et comme toujours depuis l'arrivée de M. Feist – aucune réaction ni réponse ni la moindre marque de compréhension ou d'empathie de la part de la direction de la société commerciale Brussels Airport Company (en violation de sa propre licence aéroportuaire).

## LES OUTILS MIS À DISPOSITION

- Le formulaire pour l'introduction d'une plainte, mis en ligne sur le site internet, a été rénové et simplifié avec la suppression de certaines cases inutiles ; chaque plaignant reçoit depuis toujours de façon systématique un accusé de réception dans les minutes qui suivent l'introduction de sa plainte ;
- Une adresse générale de courrier électronique « [airportmediation@mobilit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilit.fgov.be) » qui a existé de 2002 à 2010 puis supprimée abusivement par Mme VAN GELDER en 2011, a été réactivée, permettant à chaque personne de nous contacter directement et plus facilement ;
- Nous recevons très peu de courrier postal, soit exactement 3 lettres en 2019 ;
- nous n'avons reçu aucune télécopie en 2019 ;
- La convention avec Bruxelles Environnement, bien que conclue en 2018, n'a pas donné lieu à la transmission de leur part de plaintes auxquelles nous devons répondre en leur nom ;
- En règle générale, nous avons peu d'appels téléphoniques et le téléphone n'est quasiment utilisé que lors d'utilisations particulières de procédures donnant lieu à des survols inhabituels (atterrissages par les pistes 01 et/ou 07) ;

- Aucune personne ne s'est rendue d'autorité sans invitation en nos bureaux. Par contre nous avons reçu, à leur demande, plusieurs personnes pour fournir des explications plus détaillées sur leurs conditions de survol.



## 7.1 NOMBRE D'HABITANTS ET DENSITÉ DE POPULATION

COMMUNE	CP	HABITANTS (*)	DENSITÉ DE LA POPULATION / KM <sup>2</sup> (**)
<b>Région de Bruxelles-Capitale</b>			
Anderlecht	1070	120.009	6.683,4
Audergem	1160	34.342	3.791,0
Berchem-St-Agathe	1082	25.553	8.541,3
Bruxelles	1000	183.287	5.494,2
Etterbeek	1040	48.194	15.232
Evere	1140	42.444	8.143,2
Forest	1190	54.441	8.929,1
Ganshoren	1083	25.222	10.232,1
Ixelles	1050	87.385	13.560,5
Jette	1090	52.459	10.124,4
Koekelberg	1081	21.886	18.514,8
Molenbeek	1080	97.365	16.228,4
St-Gilles	1060	49.094	19.892,2
St-Josse-ten-Noode	1210	27.199	23,324,3
Schaerbeek	1030	131.548	16.878,8
Uccle	1180	83.631	3.631,0
Watermael-Boisfort	1170	25.318	1.940,7
Woluwe-St-Lambert	1200	57.583	7.760,6
Woluwe-St-Pierre	1150	42.066	4.678,1

COMMUNE	CP	HABITANTS (*)	DENSITÉ DE LA POPULATION / KM <sup>2</sup> (**)
<b>Brabant flamand</b>			
Asse	1730	33.450	660,1
Beersel	1650	25.323	830,7
Bertem	3060	10.135	333,6
Bierbeek	3360	10.153	259,0
Boortmeerbeek	3191	12.621	666,5
Dilbeek	1700	43.460	1.033,1
Drogenbos	1620	5.664	2.281,3
Gooik	1755	9.176	228,1
Grimbergen	1850	37.915	970,8
Haacht	3150	14.834	474,3
Halle	1500	40.178	879,0
Herent	3020	6.855	662,4
Hoeilaart	1560	11.407	551,3
Holsbeek	3220	10.061	258,4
Huldenberg	3040	9.941	248,3
Kampenhout	1910	12.129	355,8
Kapelle-op-den-bos	1861	9.479	553,5
Kortenberg	3070	20.293	584,4
Kraainem	1950	13.807	2.349,9
Lennik	1750	9.102	291,5
Leuven	3000	102.126	1.767,2
Liedekerke	1770	13.387	1.308,3
Linkebeek	1630	4.697	1.113,3
Londerzeel	1840	18.872	513,2
Lubbeek	3210	14.561	321,6
Machelen	1830	15.582	1.345,8

Meise	1860	19.629	553,5
Merchtem	1785	16.757	449,4
Oud-Heverlee	3050	11.086	355,9
Overijse	3090	25.492	564,2
Pepingen	1670	4.538	124,7
Roosdaal	1760	11.662	530,4
Rotselaar	3110	16.999	451,3
Sint-Genesius-Rode	1640	18.523	808,2
Sint-Pieters-Leeuw	1600	34.617	841,8
Steenokkerzeel	1820	12.271	513,5
Ternat	1740	15.994	637,0
Tervuren	3080	22.699	667,8
Tielt-Winge	3390	10.783	241,3
Vilvoorde	1800	45.478	2.073,2
Wemmel	1780	16.491	1.879,8
Wezembeek-Opem	1970	14.250	2.077,6
Zaventem	1930	34.716	1.239,7
Zemst	1980	23.264	540,3

COMMUNES	CP	HABITANTS(*)	DENSITÉ DE LA POPULATION / KM <sup>2</sup> (**)
<b>Brabant wallon</b>			
Braine l'Alleud	1420	40.168	764,8
Grez-Doiceau	1390	13.871	246,1
La Hulpe	1310	7.443	473,3
Lasne	1380	7.887	299,5
Rixensart	1330	22.651	1.284,6
Waterloo	1410	30.352	1.422,2
Wavre	1300	34.757	816,9

Pour éviter toute contestation, nous avons travaillé avec des données officielles.

(\*) Pour le nombre d'habitants, nous nous sommes basés sur les chiffres de la population par province et par commune à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2020 (Service Public Fédéral Intérieur)

(\*\*) Pour la densité de population, nous nous sommes basés sur les chiffres de l'office belge de statistiques - <https://statbel.fgov.be>

## 7.2 EVOLUTION DU NOMBRE DE RÉCLAMATIONS (2002-2019)

Le total cumulé du nombre de dossiers traités et gérés de 2002 à 2019 atteint 14.497.359 dossiers.

2002 :	1.336 dossiers	2011 :	7.936 dossiers
2003 :	2.281 dossiers	2012 :	6.721 dossiers
2004 :	40.973 dossiers	2013 :	9.771 dossiers
2005 :	223.881 dossiers	2014 :	89.275 dossiers
2006 :	478.429 dossiers	2015 :	107.892 dossiers
2007 :	1.271.294 dossiers	2016 :	120.017 dossiers
2008 :	1.272.749 dossiers	2017 :	131.260 dossiers
2009 :	6.931.299 dossiers	2018 :	94.374 dossiers
2010 :	3.666.296 dossiers	2019 :	41.575 dossiers

En 2019, **41.575 dossiers** ont été introduits par **1.481 personnes différentes**.

Nombre de plaintes par mois – Année 2019	
Janvier	4.289
Février	2.178
Mars	1.465
Avril	2.836
Mai	3.592
Juin	4.162
Juillet	4.065
Août	3.808
Septembre	5.535
Octobre	3.039
Novembre	3.328
Décembre	3.278

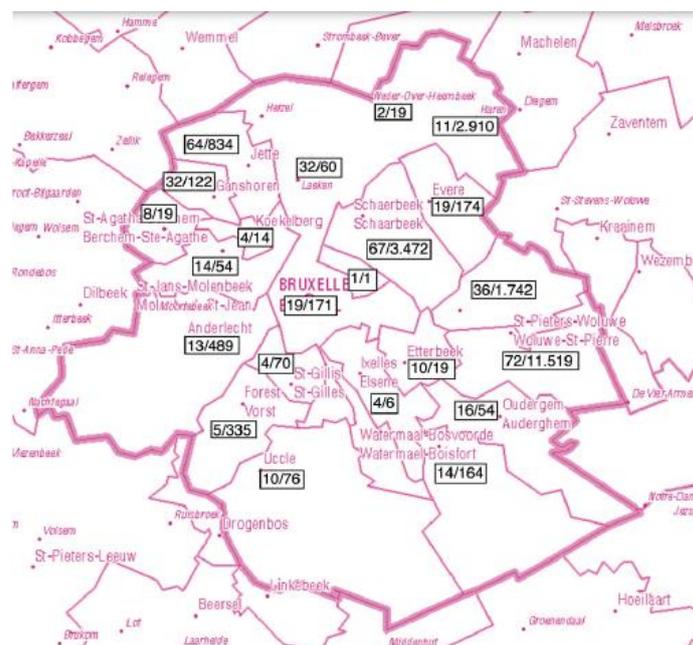
### 7.3 RÉPARTITION PAR RÉGION DES REQUÊTES ET DES REQUÉRANTS

Voici la répartition annuelle des requérants et requêtes par province / Région introduites auprès du Service de Médiation (uniquement via le formulaire de plaintes).

Nombre de plaignants et de requêtes		
Par Région/Province		
Province/région	Nombre de plaignants	Nombre de requêtes
1000-1299 Bruxelles	457	22.324
1300-1499 Brabant-Wallon	84	2.507
1500-1999 Brabant-Flamand (1)	249	13.685
2000-2999 Anvers	9	41
3000-3499 Brabant-Flamand (2)	206	18.266
3500-3999 Limburg	2	3
4000-4999 Liège	0	0
5000-5999 Namur	1	1
6000-6599 Hainaut (1)	1	1
6000-6999 Luxembourg	0	0
7000-7999 Hainaut (2)	0	0
8000-8999 Flandre Occidentale	4	4
9000-9999 Flandre Orientale	2	3
Autres	2	3

#### **REGION BRUXELLES-CAPITALE (RBC) Code Postal (CP) 1000 – 1210**

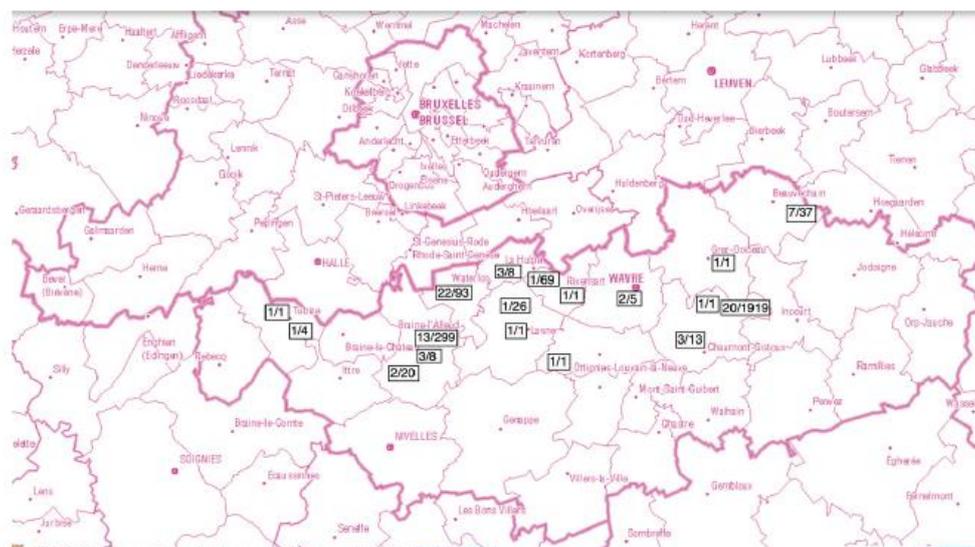
En 2019, en RBC, 457 personnes différentes ont introduit 77.640 dossiers.



Nombre de plaignants et de requêtes		
Région de Bruxelles-Capitale		
Commune/CP	Nombre de plaignants	Nombre de requêtes
1000 Bruxelles	19	171
1020 Laeken	32	60
1030 Schaerbeek	67	3.472
1040 Etterbeek	10	19
1050 Ixelles	4	6
1060 Saint-Gilles	4	70
1070 Anderlecht	13	489
1080 Molenbeek	14	54
1081 Koekelberg	4	14
1082 Berchem-Sainte-Agathe	8	19
1083 Ganshoren	32	122
1090 Jette	64	834
1120 Neder-Over-Heembeek	2	19
1130 Haren	11	2.910
1140 Evere	19	174
1150 Woluwé-Saint-Pierre	72	11.519
1160 Auderghem	16	54
1170 Watermael-Boitsfort	14	164
1190 Vorst	5	335
1180 Uccle	10	76
1200 Woluwé-Saint-Lambert	36	1.742
1210 Saint-Josse	1	1

## PROVINCE BRABANT WALLON (CP 1300 – 1499)

En 2019, dans la province du Brabant-Wallon, 84 requérants ont introduit 2.507 requêtes.



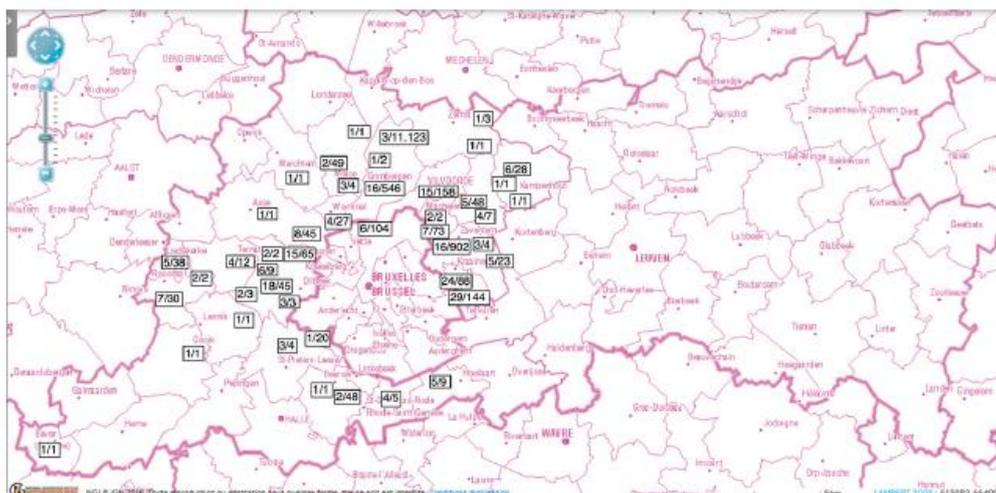
Nombre de plaignants et de requêtes		
Province Brabant-Wallon 1300-1499		
Commune/CP	Nombre de plaignants	Nombre de requêtes
1300 Wavre	2	5
1310 La Hulpe	3	8
1320 Beauvechain	7	37
1325 Bonlez	1	1
1325 Chaumont-Gistoux	3	13
1325 Longueville	20	1.919
1330 Rixensart	1	1
1332 Genval	1	69
1341 Ceroux-Mousty	1	1
1380 Lasne	1	1
1380 Ohain	1	26
1390 Grez-Doiceau	1	1
1410 Waterloo	22	93
1420 Braine-l'Alleud	13	299
1421 Ophain-Bois-Seigneur-Isaac	3	8
1428 Lillois	2	20
1480 Clabecq	1	4
1480 Tubize	1	1

## PROVINCE BRABANT FLAMAND Halle-Vilvorde (CP 1500 - 1999)

Rapport Annuel – 2019 – Réf : 7124-P

152

En 2019, dans la province du Brabant Flamand, arrondissement Halle-Vilvorde (moins Overijse) 249 requérants ont introduit 13.685 requêtes.



Nombre de plaignants et de requêtes		
Province Brabant-Flamand Hall-Vilvorde 1500-1999		
Commune/CP	Nombre de plaignants	Nombre de requêtes
1547 Bever	1	1
1560 Hoeilaart	5	9
1600 Leeuw-Saint-Pierre	3	4
1601 Ruisbroek	1	20
1640 Rhode-Saint-Genèse	4	5
1650 Beersel	1	1
1652 Alsemberg	2	48
1700 Dilbeek	18	45
1700 Sint-Martens-Bodegem	6	9
1700 Chapelle-Saint-Ulric	2	2
1701 Itterbeek	3	3
1702 Grand-Bigard	15	65
1703 Schepdael	2	3
1730 Asse	1	1
1731 Zellik	8	45
1740 Ternat	4	12
1750 Lennik	1	1
1755 Gooik	1	1
1760 Roosdaal	7	30
1761 Borchtlombeek	2	2
1770 Liedekerke	5	5
1780 Wemmel	4	27
1785 Merchtem	1	1
1800 Vilvorde	15	158
1820 Perk	5	48
1820 Steenokkerzeel	4	7
1830 Machelen	2	2
1831 Diegem	7	73
1850 Grimbergen	16	546
1851 Humbeek	3	11.123



Province Brabant-Flamand/Louvain 3000-3499		
Commune/CP	Nombre de plaignants	Nombre de requêtes
3000 Louvain	1	1
3010 Kessel-Lo	11	50
3012 Wilsele	9	42
3018 Wijgmaal	2	16
3020 Winksele	1	2
3040 Huldenberg	4	10
3040 Neerijse	1	3
3040 Rhode-Sainte-Agathe	1	180
3050 Oud-Heverlee	2	4
3060 Bertem	1	1
3061 Leefdaal	1	1
3071 Erps-Kwerps	3	23
3071 Kortenberg	1	1
3078 Everberg	3	7
3080 Duisberg	3	6
3080 Tervuren	21	179
3080 Vossem	2	3
3090 Overijse	5	10
3110 Rotselaar	12	70
3111 Wezemaal	15	47
3118 Werchter	2	3
3128 Baal	1	1
3150 Haacht	6	90
3150 Tildonk	19	220
3150 Wakkerzeel	1	1
3150 Wespelaar	6	71
3191 Hever	1	1
3200 Aarschot	1	17
3200 Gelrode	3	7
3200 Rillaar	1	1
3210 Linden	12	264
3210 Lubbeek	22	244
3220 Holbeek	23	285
3220 Kortrijk-Dutssel	6	28
3220 Rhode-Saint-Pierre	3	13
3221 Nieuwrode	1	1
3271 Zichem	1	1
3360 Korbeek-Lo	2	2
3370 Boutersem	1	2
3370 Kerkom	2	2
3390 Tielt-Winge	1	6



## **DIRECTION GÉNÉRALE**

Philippe Touwaide

-

## **RÉALISATION ET LAY-OUT**

Aurélie Dupont  
Emily Delbaer  
Mona Ounis

-

## **CRÉDITS PHOTOS**

Philippe Touwaide  
Joy Salander  
Comm & Komm  
Ozzy Productions  
Studios ATO

-

## **COLLECTE DES DONNÉES**

Philippe Touwaide  
Juan Torck (statistiques)

-

## **TRADUCTION**

Aurélie Dupont  
Emily Delbaer  
Mona Ounis  
Juan Torck (seconde lecture)  
Alexandre de Spirlet (seconde lecture)

-

## **SOURCES DES DONNÉES**

Airportmediation  
Brussels Airport Terminal Company (BATC)  
skeyes  
Brussels International Airport Company  
(B.I.A.C.)  
Ministère des Communications  
Régie des Voies Aériennes  
SPF Mobilité et Transports  
Brussels Airport Company (B.A.C.)  
Archives personnelles Philippe Touwaide



**Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de  
Bruxelles-National**

c/o skeyes Site de Steenokkerzeel Local S.1.3.08  
Chaussée de Tervueren, 303 à Steenokkerzeel

**EDITEUR RESPONSABLE**

Philippe TOUWAIDE

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