

Rapport Annuel 2018



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

À Nathalie Ansiou (1968 - † 2018)

Ce Rapport Annuel 2018 est tout spécialement dédié à Nathalie ANSIAU,, qui fut de 2003 à 2018 l'Assistante personnelle du Médiateur Aérien du Gouvernement et Directeur du Service de Médiation.

Enseignante de formation, Nathalie ANSIAU a fait ses premiers pas à la Régie des Voies Aériennes le 3 septembre 1990, puis a été nommée statutaire le 28 novembre 1991, reprise dans le cadre du personnel de BELGOCONTROL le 2 octobre 1998 et affectée dans le département des Ressources Humaines.

Nathalie ANSIAU a rejoint le Service de Médiation du Gouvernement Fédéral dès le 21 octobre 2003 dans le cadre **d'un détachement en exécution de la** convention de service conclue entre BELGOCONTROL et le Ministre de la Mobilité.

Absente depuis le 18 novembre 2015, elle aura lutté avec courage et abnégation contre la maladie, avec **l'espoir permanent de reprendre ses fonctions à la Médiation**. J'ai personnellement tout fait pour l'aider et l'encourager, en la soutenant moralement, en lui rendant visite, en prenant de ses nouvelles et en l'aidant de tout mon cœur par des paroles de réconfort avec le secret espoir de la revoir parmi nous.



Nathalie ANSIAU était un formidable rayon de soleil pour toute l'équipe : souriante, positive, motivée, organisée, disponible, attentive et soucieuse de la réalisation des objectifs fixés.

Nous ne l'oublierons jamais car Nathalie restera à jamais gravée dans nos cœurs.

Philippe TOUWAI DE

Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral

Table des matières du Rapport Annuel 2018

Base légale du Rapport Annuel 2018.....	1
1. Le Service Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National.	2
1.1 Avertissement	3
1.2 Editorial de Philippe TOUWAIDE, Directeur du Service de Médiation et Médiateur Aérien.....	6
1.3 Le Service Fédéral de Médiation.....	7
1.3.1 Historique	7
1.3.2 Avenant à la convention de 2002, gratuité du personnel détaché.....	9
1.3.3 Localisation du Service	10
1.3.4 Forum de Concertation pour l'Aéroport de Bruxelles National.....	11
1.3.5 Structure du Service de Médiation en 2018	12
1.3.6 Agenda et réunions en 2018	14
1.3.7 Réunions d'évaluation du personnel	16
1.3.8 Améliorations obtenues par les Médiateurs	16
1.3.9 Relations avec les acteurs aéroportuaires.....	18
1.3.10 Sources d'information	21
1.3.11 Communication et information au public	21
1.3.12 Information auprès des acteurs institutionnels	22
2. Analyse et traitement des plaintes	24
2.1 Requêtes reçues en 2018 : 94.374	25
2.2 Diminution du nombre des plaintes en 2018	25
2.3 Assurer le suivi des plaintes qui ne nous concernent pas.....	27
2.4 Transparence de l'information	28
2.5 Principales zones d'origine des plaintes	29
2.6 Principales procédures aéronautiques contestées.....	29
2.7 Réflexions sur l'utilisation de l'Aéroport telles que contenues dans les requêtes qui nous ont été adressées	31
2.7.1 Mise en avant médiatique du dossier depuis 2014	31
2.7.2 Importance de la sécurité puis du facteur météorologique avant toutes autres considérations.....	32
2.7.3 La différence entre procédures RNAV et procédures conventionnelles	32
2.7.4 La facilité des moyens de communication	33

2.7.5	La solution miracle.....	33
2.7.6	La prétendue « insécurité juridique » ou la contradiction des jugements.	34
2.7.7	La confusion entre concentration, dispersion et répartition des survols.....	34
2.7.8	La négation des avancées.....	35
2.8	Recherche de solutions durables et viables	36
2.9	Analyse des suggestions structurelles contenues dans les requêtes qui nous sont adressées.....	37
2.9.1	Fermeture totale du site de Bruxelles-National et déménagement du trafic sur un autre aéroport.....	38
2.9.2	Fermeture totale du site de Bruxelles-National pendant la période de nuit ...	38
2.9.3	Définition d'un Plan de Répartition Equitable des nuisances depuis les deux pistes préférentielles 25R et 25L.....	39
2.9.4	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).....	40
2.9.5	Définition d'un Plan de Concentration sous couloir unique isolé ou exproprié	41
2.9.6	Définition d'un Plan d'Équipement identique pour toutes les pistes et utilisation face au vent « into the wind ».....	41
2.9.7	Communication respectueuse de la part du gestionnaire privé de l'Aéroport.	42
2.10	Analyse des suggestions opérationnelles des riverains et associations	43
3.	Les procédures à l'Aéroport de Bruxelles-National	48
3.1	Le schéma des 3 pistes	49
3.2	Les procédures d'atterrissage	50
3.2.1	Les aides à l'atterrissage	50
3.3	Valeur du contenu des informations reprises dans les A.I.P.	56
3.4	Adaptations des procédures suite aux déclinaisons magnétiques.....	57
3.5	Dernière décisions prises par le Gouvernement	57
3.5.1	Points des accords déjà exécutés	58
3.5.2	Modifications des procédures aéronautiques et dates de mises en œuvre	59
3.6	Les instructions ministérielles.....	62
3.7	Succession des Ministres en charge du dossier aéroportuaire.....	64
3.8	Succession de décisions politiques.....	65
3.9	Principales modifications dans les procédures aériennes.....	67
3.10	Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques	72
3.11	Loi sur l'Autorité de Contrôle.....	73
3.12	Jurisprudence.....	74
3.13	Organisation des vols de nuit depuis 1988	77
3.14	ICAO et définition des normes de vent	81

3.15	Evolution des valeurs des composantes de vent	84
3.16	Base juridique des dispositions en matière de normes de vent et de sélection des pistes en Belgique.....	89
3.17	Le système du quota de bruit la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National	91
3.17.1	Avions interdits la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National	92
3.17.2	Avions interdits le matin » (de 06h à 07h) à l'Aéroport de Bruxelles-National	93
3.17.3	Avions interdits le jour (de 07h à 21h) à l'Aéroport de Bruxelles-National.....	93
3.17.4	Avions interdits le soir (de 21h à 23 h) à l'Aéroport de Bruxelles-National	93
3.18	Les types d'avions	96
3.19	Cartographie ou Cadastre du bruit.....	98
3.20	Etudes de sécurité	99
3.21	Trainée de condensation ou Contrails	99
3.22	Fonds pour l'Atténuation des Nuisances dans le Voisinage de l'Aéroport de Bruxelles-National -FANVA	101
4.	Communes survolées – Cartes et schémas	104
4.1	Cartes des trajectoires préférentielles	106
4.2	Cartes des utilisations alternatives non-préférentielles	114
4.3	Trafic aérien : nos principaux lieux d'observation	123
4.4	Tableau horaire du PRS – Preferential Runway System	124
4.5	Trafic aérien : quelques statistiques	125
4.5.1	Evolution du nombre total annuel de mouvements d'avions	130
4.5.2	Evolution du nombre annuel de passagers	131
4.5.3	Evolution du tonnage annuel du trafic de fret	132
4.5.4	Utilisation des pistes	133
4.5.5	Evolution annuelle de l'utilisation des pistes de 1995 à 2018	141
4.5.6	Répartition mensuelle de l'utilisation des pistes en 2018	147
4.5.7	Les roses de vent mensuelles en 2018.....	153
4.5.8	Répartition par procédure aéronautique SID des décollages depuis les pistes 25R/L de 2016 à 2018	154
4.6	Les plaintes.....	155
4.6.1	Nombre d'habitants et densité de population.....	155
4.6.2	Evolution du nombre de plaintes (2002 - 2018)	159
4.6.3	Répartition par Région des requêtes et des requérants	160

Base légale du Rapport Annuel 2018

Ce Rapport Annuel 2018 trouve son fondement dans l'Arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National :

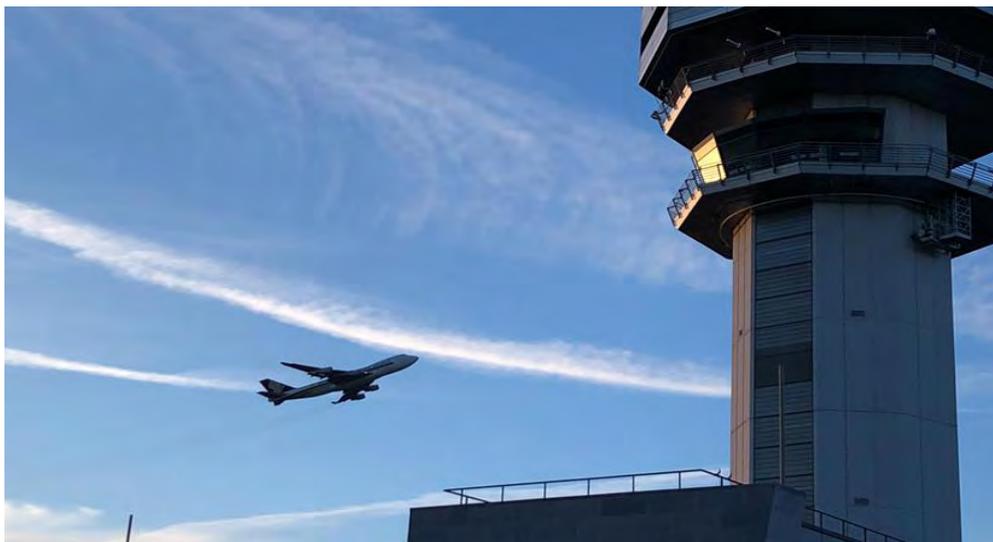
- Article 1^{er} : les missions du Service de Médiation sont de recueillir et de diffuser les informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances occasionnées par les **avions utilisant l'Aéroport de Bruxelles-National** en fonction des plaintes reçues, et de **recueillir et de traiter les 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





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



1.1 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.

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 pour l'Aéroport.

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 doit 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).

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, 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 :



- FEIST Arnaud, Directeur de la société privée Brussels Airport, qui nous refuse des badges aéroportuaires, qui ne fournit pas toutes les informations nécessaires à nos missions et qui ne nous permet pas de travailler en toute sérénité
- VAN CRAEYVELT Eugeen et DRUART Quentin, 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.

1.2 Editorial de Philippe TOUWAIDE, Directeur du Service de Médiation et Médiateur Aérien

En toute transparence pro-active pour tous les survolés

Plus que jamais, en 2018, j'ai encouragé mes équipes à pratiquer la transparence totale de toutes les informations dont nous disposons en les publiant longtemps à l'avance, dans une politique cohérente d'information pro-active, qui anticipe les faits, et qui permet d'annoncer à l'avance des perturbations dans l'organisation du trafic aérien.



Si tout le monde applaudit cette politique pro-active et anticipée, il faut bien reconnaître que seule la société privée Brussels Airport continue à marteler que nous devons intervenir réactivement après les faits en fonction des nuisances constatées. Ce n'est pas en se contentant d'une réactivité à postériori que l'on parviendra à informer les citoyens soit bien longtemps après les survols et leurs plaintes.

Mon enthousiasme en tant que Médiateur Aérien du Gouvernement reste intacte depuis 17 ans, et personne ne parviendra à me décourager, d'autant que dans tous les nombreux contentieux judiciaires et administratifs, jamais aucune faute professionnelle n'a été constatée par la moindre Cour ou Tribunal à mon encontre. Ma disponibilité nuit et jour sur les réseaux sociaux, mes déplacements auprès des personnes survolées, mon écoute sur place afin de bien comprendre les nuisances ressenties par les riverains de l'Aéroport sont primordiales dans une fonction de Médiateur Aérien.

Il est impossible de comprendre toute cette problématique en adoptant une attitude passive, derrière son bureau et uniquement pendant les heures classiques des jours ouvrables, sans venir sur le terrain à l'écoute de toutes les personnes qui nous contactent. Je continuerai plus que jamais à rester à la disposition de tout le monde, même s'il n'y a pas de solution miracle.

Philippe TOUWAIDE

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime



1.3 Le Service Fédéral de Médiation

1.3.1 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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 BIAC 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.

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^{er} 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^{er} 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 BIAC 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 il n'a jamais été remplacé.**

1.3.2 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 Belgoncontrol 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 21 et 23 heures et entre 06 et 08 heures à l'aéroport de Bruxelles-National.

Depuis le 1^{er} 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.

1.3.3 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^{er} 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.



1.3.4 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.

1.3.5 Structure du Service de Médiation en 2018

- Cadre théorique :
8 personnes, dont 2 du SPF Mobilité et Transports et 6 détachées de Belgocontrol
- Cadre effectif en 2018 :
5 personnes (1 SPF et 4 Belgocontrol) dont 2 personnes régulièrement absentes suite à maladie
- Cadre effectif en 2019 :
7 personnes (1 SPF et 6 Belgocontrol) soit une répartition de 5 NL et 2 FR

Service Public Fédéral Mobilité et Transports :

- Direction du Service et Médiateur Aérien :
1 Grade légal de Conseiller Francophone Bilingue contractuel (#01), depuis le 01-02-2002



- Belgocontrol (mise à disposition gratuite depuis le 01 – 05 - 2004) :
- 1 Assistant de Direction Bilingue (#07), depuis le 16-06-2007 et désigné Médiateur-adjoint depuis le 05-03-2012
- *1 Assistante administrative Francophone (#05), depuis le 21-10-2003 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, pensionné en 2019
- *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
- 1 Assistante de Direction Bilingue (#13), depuis le 02-01-2019, désignée assistante personnelle du Médiateur Aérien et Directeur du Service de Médiation

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 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 Assistant administratif Néerlandophone (#03), du 22-05-2002 au 01-01-2012, décédé*
- *1 Météorologue-**Secrétaire d'Administration** (4/5^{ème}) Néerlandophone Bilingue (#10) du 01-09-2014 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 Assistante administrative Francophone (#05), depuis le 21-10-2003 en congé de maladie de longue durée depuis le 18-11-2015, décédée le 10-12-2018*

Les fonctions en italique ne sont plus occupées par ces personnes, les numéros (#) 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 3 personnes à engager dans le **courant du mois d'avril 2019, soit deux assistantes administratives et un gestionnaire du site internet et graphiste**. Futur cadre : 7 personnes, soit 5 NL et 2 FR.

Cadre effectif en 2019 :

7 personnes (1 SPF et 6 Belgocontrol) soit une répartition de 5 NL et 2 FR



1.3.6 Agenda et réunions en 2018

- 5 janvier : Bourgmestre de Molenbeek
- 9 janvier : SPF Mobilité
- 18 janvier : Belgocontrol
- 31 janvier : Aéroport de Francfort
- 2 février : Aéroport de Nuremberg
- 8 février : rencontre avec DHL
- 28 février : visite avec Ministre Bellot à Jette sous VOR 07L
- 5 mars : Collège Echevinal de Tervuren
- 6 mars : Collège Echevinal de Tremelo
- 15 mars : Président f.f. du SPF Mobilité



- 19 mars : Collège Scherpenheuvel
- 20 mars : Collège Kampenhout
- 23 mars : ULB IGEAT
- 26 mars : Collège Ganshoren
- 16 avril : Collège Steenokkerzeel
- 17 avril : Collège Braine-le-Comte
- 18 avril : Collège Wemmel
- 23 avril : Collège Rebecq
- 24 avril : Belgocontrol travaux balises BUB
- 2 mai : Réunion publique à Haacht
- 3 mai : Académie Royale de Belgique
- 8 mai : Collège Jette
- 8 mai : Académie Royale de Belgique
- 14 mai : Collège Asse
- 15 mai : Réunion publique à Aarschot
- 16 mai : Mobilité au Canal
- 17 mai : Simulateur de vol
- 22 mai : Drones Belgocontrol avec Ministre Bellot
- 28 mai : Réunion publique à Grimbergen
- 29 mai : Conseil communal à Bertem
- 30 mai : Conférence des 19 Bourgmestres bruxellois
- 4 juin : Réunion publique à Huldenberg
- 7 juin : réunion sur le site Web avec le SPF
- 7 juin : soirée Belgocontrol
- 12 juin : réunion publique à Dilbeek
- 13 juin : réunion publique à Wezembeek-Oppem
- 14 juin : réunion publique à Lubbeek
- 19 juin : présentation Mobilité au Canal
- 19 juin : Conseil communal à Overijse
- 20 juin : Bruxelles-Environnement
- 20 juin : Réunion publique à Jette
- 21 juin : Ministre Bellot chez Filigrane
- 28 juin : Bourgmestre de Waterloo
- 12 juillet : rencontre Ministre Bellot
- 7 août : rencontre coordinateur des créneaux



- 15 août : Aéroport de Paris Charles de Gaulle
- 23 août : Bourgmestre de Forest
- 3 septembre : EPN à Belgocontrol
- 6 septembre : réunion publique à Tielt-Winge
- 7 septembre : DGTA travaux balises BUB
- 7 septembre : anniversaire Brussels Airport
- 24 septembre : débat politique
- 25 septembre : débat politique
- 9 octobre : Conférence Parlement européen
- 7 novembre : anniversaire Belgocontrol
- 8 novembre : anniversaire Belgocontrol avec Ministre Bellot

1.3.7 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 :

- 2 janvier
- 16 mars
- 9 avril
- 12 juin
- 23 novembre

1.3.8 Améliorations obtenues par les Médiateurs

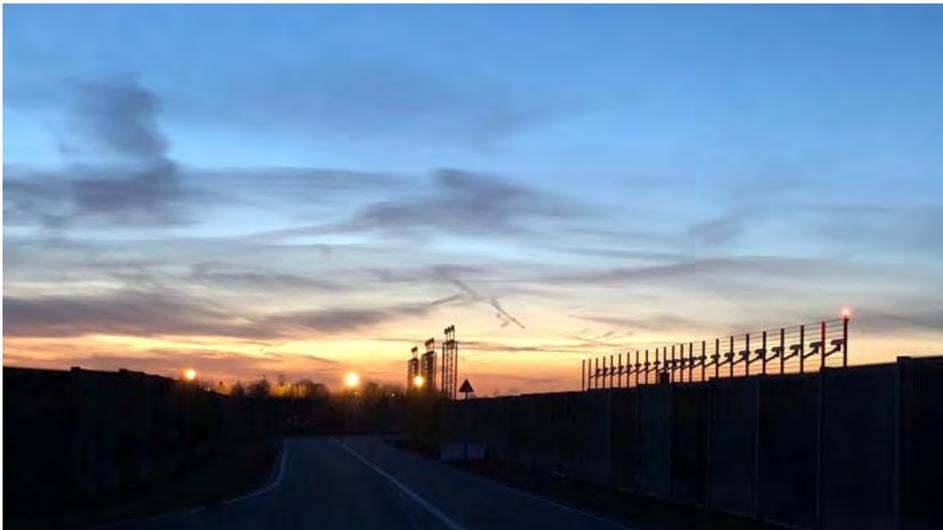
Depuis 2002, sur base des suggestions émises dans les requêtes, les Médiateurs ont obtenu de la part des divers Ministres de la Mobilité, des améliorations importantes comme :

- 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** parvient à faire
- 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

Ceci démontre que même si la 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.





1.3.9 Relations avec les acteurs aéroportuaires

- **Secrétaire d'Etat 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 RNP 07L, 2 février 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

- **Direction générale du Transport aérien :**

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



- BELGOCONTROL :

- 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 évènements sous FL 245**
- Collaboration avec la Cellule Environnement
- **Collaboration dans le processus d'amélioration de www.batc.be**

- COMPAGNIES AERIENNES :

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

- EXPLOITANT AEROPORTUAIRE 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 indépendance de par son attitude négative** comme :

- retrait des badges aéroportuaires 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 créé 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 :

- Slot Monitoring Meeting
- Analyse de la situation annuelle de distribution des créneaux horaires de nuit

- EUROCONTROL et ICAO :

- Contacts informels mais réguliers





1.3.10 Sources d'information

Le Service de Médiation dispose des bases de données suivantes :

- Liste HYP des vols BAC avec 4 jours de retard
- TRACKBOX du trafic aérien BAC en temps réel
- Tracés radar jour et nuit BAC avec 1 jour de retard
- Données du site 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 par périodes
- NOTAM effectifs par mail et via www.skeyes.be
- Sélection des pistes en temps réel par téléphone et via www.skeyes.be
- Live ATC.NET
- **Rapports hebdomadaires de Belgocontrol sur l'utilisation des pistes**
- Rapports hebdomadaires de Belgocontrol sur les déviations au P.R.S.
- **Liste annuelle D.G.T.A. des avions disposant d'une exemption de Quota**
- Travaux occasionnels aux pistes via www.batc.be
- Monitoring du Coordinateur des Créneaux via réunion mensuelle
- Trafic aérien global via www.flightradar24.com
- AIP, AIRAC et amendements AIP via www.skeyes.be
- Compte-Rendu des séances des Parlements
- Archives personnelles

1.3.11 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 pro-activité nécessaire pour fournir une information en tous temps et heures, même le samedi, le dimanche 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 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 d'information bilingues sont les suivants :

- Site internet (www.airportmediation.be) : 23.112 visiteurs différents ont consulté 145.941 pages, soit + 30 % de visites
- Compte Facebook ([Bruxelles Aéroport Médiation](#)) : publication 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](#)) : 5.521 tweets publiés, 101.694 visites, 1.346.212 vues en 2018, 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

1.3.12 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.

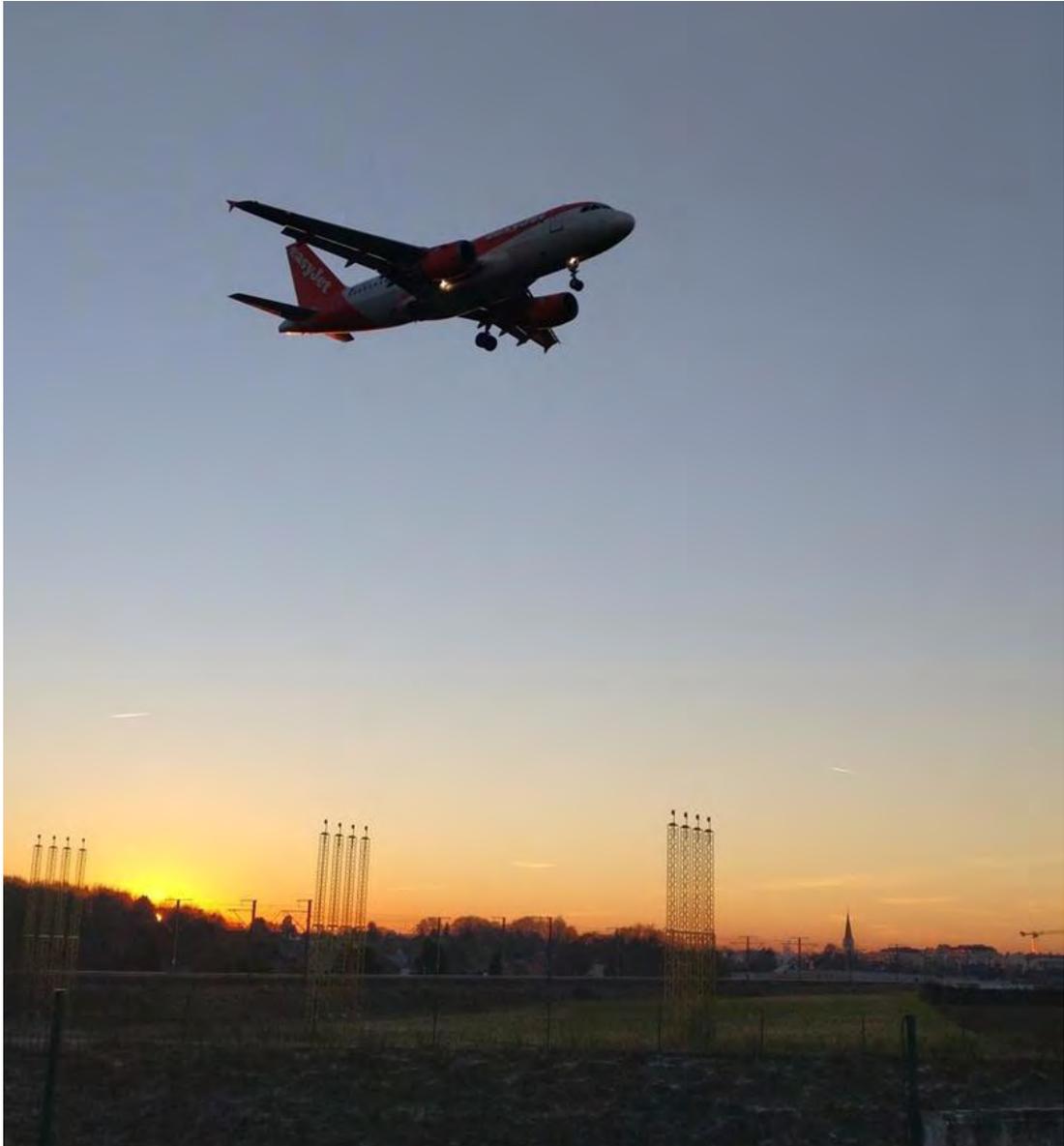
Au total, 39 rencontres ont été organisées entre les Autorités Communales et/ou leurs citoyens, et l'Equipe du Service Fédéral de Médiation, soit 17 pour le Brabant flamand, 19 pour la Région de Bruxelles-Capitale et 3 pour le Brabant Wallon.

Le bilan de ces rencontres est très positif, plus de 2.000 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 comme certains comme LA solution miracle, alors que cette Loi ne précise pas la situation de départ.



2. Analyse et traitement des plaintes



2.1 Requêtes reçues en 2018 : 94.374

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^{er} de l'Arrêté royal du 15 mars 2002).

En première ligne, interviennent les 2 Médiateurs-adjoints de rôle linguistique différent, détachés de Belgocontrol, qui répondent chacun aux requêtes 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 se fait au sein du Collège des Médiateurs, réunissant le Directeur et Médiateur Aérien ainsi que les Médiateurs-adjoints, détachés de Belgocontrol. Le collège décide au cas par cas de **l'attitude à adopter vis-à-vis** de ces requêtes.

Normalement toutes les requêtes et suggestions des riverains doivent nous arriver uniquement via le formulaire en ligne sur notre site internet et par téléphone. Ce formulaire sera 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.

2.2 Diminution du nombre des plaintes en 2018

Pour la première fois depuis 2012, le nombre annuel de dossiers traités est en nette diminution, avec une baisse de – 28 % du volume total de requêtes annuelles (de 131.260 en 2017 à 94.374 en 2018). Une attention particulière est portée à pouvoir apporter une réponse détaillée à toutes les plaintes qui nous parviennent.



Cette 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.

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.

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 (P.R.S.)** selon les données communiquées chaque semaine par Belgocontrol.

Nous constatons une recrudescence importante des requêtes en cas d'utilisation de pistes en dehors du système préférentiel P.R.S. soit lors d'utilisation des pistes 01, 07 et 19 ; et nous 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 des pistes. **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 plus souvent de secteur Est voire Sud-Est que Nord.** De ce fait, le recours aux pistes 07 R/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.

Toute plainte relative à des éventuelles **infractions (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.



2.3 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 la 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
- litiges handling, litiges compagnies aériennes
- **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



- 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 les gens en toutes circonstances

2.4 **Transparence de l'information**

Nous soutenons absolument les initiatives développées principalement par Belgocontrol en **vue de renforcer les canaux d'information mis à disposition du public, comme le site www.batc.be**

Nous avons participé à la réflexion sur la rénovation du site www.batc.be intervenue au 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 proactive.

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.**

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 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.

2.5 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, Vosseme, Duisburg, Huldenberg)
- Oostkant (Kortenberg, 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)**

2.6 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'interception de l'axe final, overlay de la** publication RNP
- atterrissages 07 : respect des valeurs de composantes de vent, VOR ou RNP, altitude
- 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
- 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

- procédures de décollage en piste 07 : choix entre procédures Leuven West et Rechtdoor
- 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
- 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 (voir infra)



2.7 Réflexions sur l'utilisation de l'Aéroport telles que contenues dans les requêtes qui nous ont été adressées

2.7.1 Mise en avant médiatique du dossier depuis 2014

Le battage médiatique et la mise en avant du dossier ont eu comme conséquence que plus personne autour Bruxelles ne veut être survolé. Des personnes survolées depuis longtemps découvrent tout à coup être survolées 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.

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.



2.7.2 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 le rôle primordial du vent dans le choix des pistes, 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 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 corrélérer avec une description géographique effective.

2.7.3 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 Way Points 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 route du Canal !



2.7.4 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 BELGOCONTROL à les respecter et que BELGOCONTROL 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 BELGOCONTROL 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 route 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 route 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 Belgocontrol.

2.7.5 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-flying zone" et donc sans aucun survol. 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.



2.7.6 La prétendue « insécurité juridique » ou la contradiction des jugements.

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^{er} 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.

2.7.7 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



2.7.8 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)
- 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 2017**
- présence sur le terrain, jour et nuit, 24 heures sur 24, le week-end lors de déviations au **schéma préférentiel d'utilisation des pistes**

2.8 Recherche de solutions durables et viables



Analyse du contenu des remarques et suggestions qui nous ont été formulées depuis 2002 au travers des 14.455.784 dossiers que nous avons traités et **analysés (article 1, alinéa 2 de l'Arrêté royal du 15 mars 2002)**

2.9 Analyse des suggestions structurelles contenues dans les requêtes 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 :

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'Équipement 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.

2.9.1 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.

2.9.2 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.

2.9.3 **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 (I.L.S.) 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.

2.9.4 **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.

2.9.5 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 ».

2.9.6 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.

2.9.7 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 **trionphalement 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 autre 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 BELGOCONTROL ne soulève aucune critique, et le nouveau site commun 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 !

2.10 Analyse des suggestions opérationnelles des riverains et associations

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

Conformément à l'article 1er 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** :

- 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 1er février 2019 pour la procédure SID 25R CIV Delta via le Canal
 - respect intégral de la Cessation environnementale des 19 juillet 2017 et 1er février 2019 pour la procédure SID 25R CIV Charlie via le Ring
 - respect intégral de la Cessation environnementale des 19 juillet 2017 et 1er 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



- 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 des pistes 07/25 à l'Est vers les zones « non aedificandi »**
 - allongement de la voie de circulation/taxiway Victor 3 et **création d'un seuil pour la piste 25 Left**
 - création d'une nouvelle piste décentrée vers les zones « non aedificandi » type Polder-Baan
 - **création 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
- 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 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 1700 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 **3,5°** 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'I.L.S.**
 - approches courbes type « Nice » **à l'atterrissage vers la piste 01 par Vrebos et vers la piste 07 Left 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**

- Au niveau de la disponibilité des données
 - transparence totale du processus décisionnel de Belgocontrol dans la sélection des pistes
 - publicité des données BARWIS et RAAS de Belgocontrol en temps réel
 - publicité des données relevées par les anémomètres de Belgocontrol en temps réel

- Au niveau du fonctionnement de l'Aéroport, gestion privée de B.AC. :
 - **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

Attention ces réflexions n'émanent PAS du Médiateur Aérien !

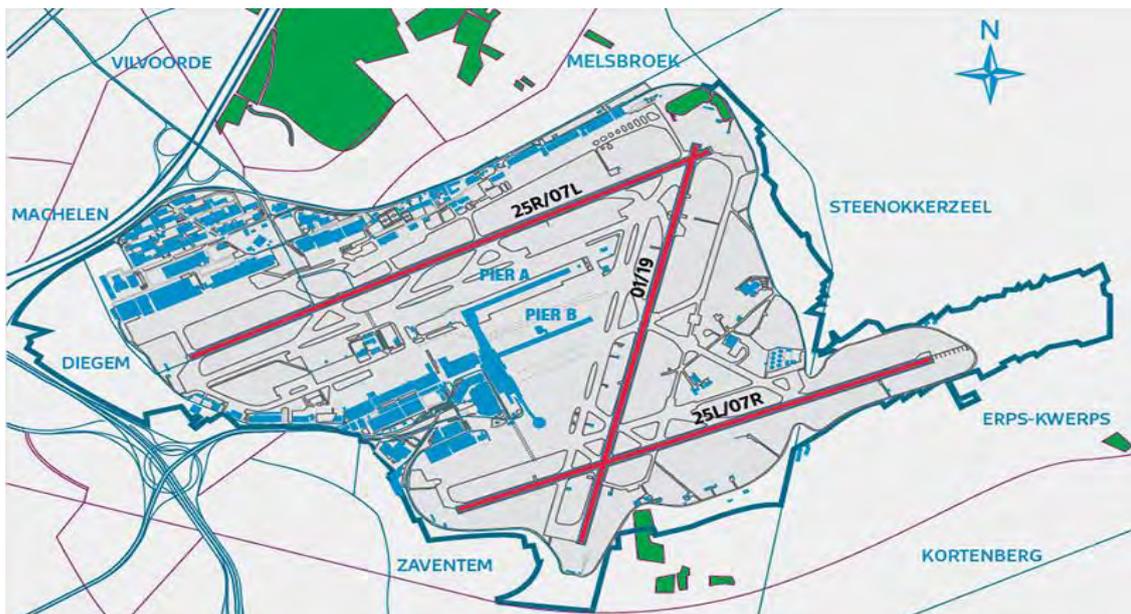




3. **Les procédures à l'Aéroport de** Bruxelles-National

3.1 Le schéma des 3 pistes

- Piste 25 R - Droite (orientée à 245° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse 07 L - 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 (25 R) pour les décollages et les atterrissages, et dans le sens Ouest vers l'Est (07 L) uniquement pour certains décollages d'avions gros porteurs ou vers la balise de Nicky. Elle forme la barre supérieure du « Z ».



- Piste 25 L – Gauche (orientée à 249° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse 07 R - 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 (25 L) 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 (07 R) Elle forme la barre inférieure du « Z ».
- Piste 01 (orientée à 014° du Sud vers le Nord) ou en sens inverse 19 (orientée à 194° dans le sens Nord-Sud), courte de 2.984 mètres et en pente, c'est la piste diagonale du « Z », qui part de Melsbroek vers Sterrebeek. Elle est utilisée pour tous les atterrissages et décollages dans le sens Sud-Nord (01) souvent par fort vent de Nord ou de Nord-Est ; elle est mise en service en décollage dans le sens Nord-Sud (19) vers Sterrebeek et Wezembeek-Opem.

3.2 Les procédures 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.

3.2.1 Les aides à l'atterrissage

- L'ILS (Instrument Landing System)

Sur les pistes 01, 19, 25R et 25 L 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 800 mètres (2625 pieds) ou d'une [portée visuelle de piste](#) supérieure à 550 mètres (1804 pieds).
- 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 300 mètres (984 pieds) pour les aéronefs de catégorie A, B, C et pas moins de 350 mètres (1 148 pieds) 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 200 mètres (656 pieds).
 - ✓ **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 200 mètres (656 pieds), au moins égale à 75 mètres (246 pieds).
 - ✓ **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).

À Bruxelles-National, les I.LS. sont de catégories suivantes :

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

- Les procédures d'approche en navigation par satellite (PBN-RNP)

Dorénavant, les atterrissages peuvent se faire grâce à la navigation par satellite selon des **procédures d'approche PBN (Performance Based Navigation)**.

Contrairement à la navigation conventionnelle qui se base sur des balises et des systèmes **d'aide à l'atterrissage** au sol pour guider les avions, la navigation aérienne du futur utilise, entre autre, les signaux satellitaires. Le guidage PBN se fait en trois dimensions. Il est précis **et améliore l'accessibilité des aéroports en cas de non-disponibilité** des équipements conventionnels.

Belgocontrol a également publié dans les A.I.P., à dater du 11 octobre 2018, une procédure **d'approche de navigation par satellite pour la piste 19 de l'Aéroport de Bruxelles-National**. C'est déjà le cas pour les pistes 25R, 25L et 01 depuis mars 2017. Des procédures d'approche PBN ont également été développées pour les pistes 07R et 07L. Pour le moment, ces

procédures sont publiées de manière temporaire lorsque les circonstances le nécessitent (grands travaux à l'aéroport, maintenance d'équipements, etc.).



- **Aperçu des procédures d'approche et d'atterrissage PBN de Belgocontrol publiées dans les A.I.P. pour l'Aéroport de Bruxelles-National**

- Pistes 25 R/25L 02/03/2017
 - Piste 01 02/03/2017
 - Piste 19 11/10/2018
 - Pistes 07 L/07R de manière temporaire :
-
- ✓ 2016 : publication le 12 mai 2016, utilisation entre le 26 juillet et le 25 septembre 2016 **uniquement d'une procédure RNP pour la piste 07 Left**
 - ✓ 2018 : publication le 17 octobre 2018, utilisation uniquement entre le 8 novembre et le 13 décembre 2018, publication suspendue par NOTAM de procédures RNP pour les pistes 07 Left et 07 Right



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

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



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 (A.I.P) selon la typologie suivante :

Exemple : CIV 4 C = 4^{ème} 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 pistes 19 & 25

B pistes 01 & 07

→ Procédures de décollage 

- C piste 25 Right (jour uniquement, avions à 1-2 ou 3 réacteurs virage 700/1700 pieds)
- D piste 25 Right (jour uniquement, avions à 4 réacteurs virage 4000 pieds + Canal)
- E piste 25 Left uniquement, overlay RNAV des procédures Q
- F piste 01
- G piste 25R, overlay RNAV des procédures C
- H piste 07 Left uniquement, procédure Rechtdoor
- J piste 07 Right uniquement, procédure Rechtdoor
- K piste 25 Right, overlay RNAV des procédures D
- L piste 19 (virage Helen, Denut et Nicky à 1700 pieds vers la droite)
- M piste 25 Right, overlay RNAV des procédures Z
- N piste 19 (virage Helen, Denut et Nicky à 700 pieds vers la droite Single RWY)
- P piste 07 Left uniquement, procédure spéciale CIV virage gauche 1700 pieds
- Q piste 25 Left uniquement
- T piste 07 Left uniquement, overlay RNAV des procédures H
- U piste 07 Right uniquement, procédure spéciale CIV virage gauche 1700 pieds
- V piste 07 Right uniquement, overlay RNAV des procédures J
- W piste 07 Left uniquement, procédure Leuven West (suspendue depuis 2015)
- Y piste 07 Right uniquement, procédure Leuven West (suspendue depuis 2015)
- Z piste 25 Right (Route de contournement par le Ring)

3.3 Valeur du contenu des informations reprises dans les A.I.P.

Attendu que dans son arrêt du 24 janvier 1997 (page 370, point 7.6), la Cour d'Appel de Bruxelles s'est exprimée en ces termes : « *Attendu que les informations aéronautiques données par la RVA puis par Belgocontrol aux compagnies aériennes et faisant l'objet des A.I.P. 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 A.I.P. 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 A.I.P.* » ;



3.4 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
- 03 mars 2016, (correction magnétique), changement de la description des procédures (Track, radiale)

3.5 Dernière 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^{er} 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 Belgocontrol 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 « ciel unique européen » 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. »

3.5.1 Points des accords déjà exécutés

- Limitation du MTOW à 200 tonnes sur la piste 20 : effectif depuis le 1^{er} 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 OC 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

3.5.2 Modifications des procédures aéronautiques et dates de mises en œuvre

- Phase 1 – 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

- Phase 2 – 13 décembre 2012 :

- ✓ procédures de décollage concernées :
- ✓ Redéfinition de la route 20 vers CIV existante en 2003
- ✓ 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

- Phase 3 – 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**

- Phase 4 – 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 noeud de vent arrière sur les pistes non-**préférentielles 01 et 07, en conditions de "light wind" tel que défini par l'ICAO**
- ✓ 7 noeuds 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 noeuds
- ✓ Limite de maximum 12 noeuds pour les rafales occasionnelles qui sont un écart de plus de 5 noeuds 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 noeuds**)
- ✓ **Le vent soufflant en rafales, soit un écart de 10 noeuds d'intensité supérieure à la vitesse moyenne du vent implique toujours un changement de piste**



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

- ✓ **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.

- Phase 5 – 9 janvier 2014 :

2 procédures de décollage concernées :

- ✓ VIRAGE DROITE NORD : redéfinition des routes CHIEVRES et DENUT

- Phase 6 – 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**

- Phase 7 – 6 mars 2014 :

Plusieurs procédures de décollage concernées :

- ✓ Modification des routes de décollage 07 Right 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'inculpations.**

3.6 Les instructions ministérielles

Chronologie des diverses instructions ministérielles (MOT) ou 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 700/1700 pieds
- 1973-09-06 - RVA - Procédure de décollage spéciale pour les avions à 4 réacteurs
- 1974-07-24 - MOT - Procédure de décollage spéciale du weekend
- 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 temporaire

3.7 Succession des Ministres en charge du dossier aéroportuaire

- 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

3.8 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^{er} 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^{ème} 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)**
- 05 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
- 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



3.9 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 2000 pieds et les avions à réaction à 3000 pieds, décollages de nuit sur la piste 02 de 23 heures 00 à 06 heures 30

- 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^{er} août 1972 au 31 octobre 2002 :

Sélection des pistes en fonction des vents dominants, piste 25R préférentielle, virages à 700 pieds vers la droite et à 1700 **pieds vers la gauche afin d'éviter le survol du village** de Zaventem

- 17 janvier 1974 :

Les avions gros porteurs virent à gauche à l'altitude de 4000 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 17 heures 00 au lundi 06 heures 00 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

- 03 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 25R à gauche s'effectue à 2000 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 25 R, dites « A.AC. – montée optimisée »

- 26 décembre 2002 :

Projet annulé de concentration de nuit de tous les vols sur la piste de décollage 25 R



- 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 sur la piste 20

- 12 juin 2003 :

Dispersion accentuée de nuit dans la concentration partielle

- 12 juin 2003 :

Le virage 25R à gauche s'effectue à 1700 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)

- 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 06 heures 00 et 23 heures 00 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 3200 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 Chièvres utilisent le samedi et le dimanche en journée la procédure du Canal

- 13 décembre 2012 :

Modification des procédures de décollage 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

- 09 janvier 2014 :

Modification des procédures de décollage vers le Nord sur la piste 25R

- 06 février 2014 :

Modification des routes de décollage vers l'Ouest et le Sud sur la piste 25R

- 06 mars 2014 :

Modification des procédures de décollage vers l'Est sur les pistes 07R/L, Rechtdoor

- 02 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

3.10 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 concernant l'Aéroport de Bruxelles-National, projet non suivi.

3.11 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.



3.12 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 15^{ème} 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**, 8^{ème} 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**, 8^{ème} 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



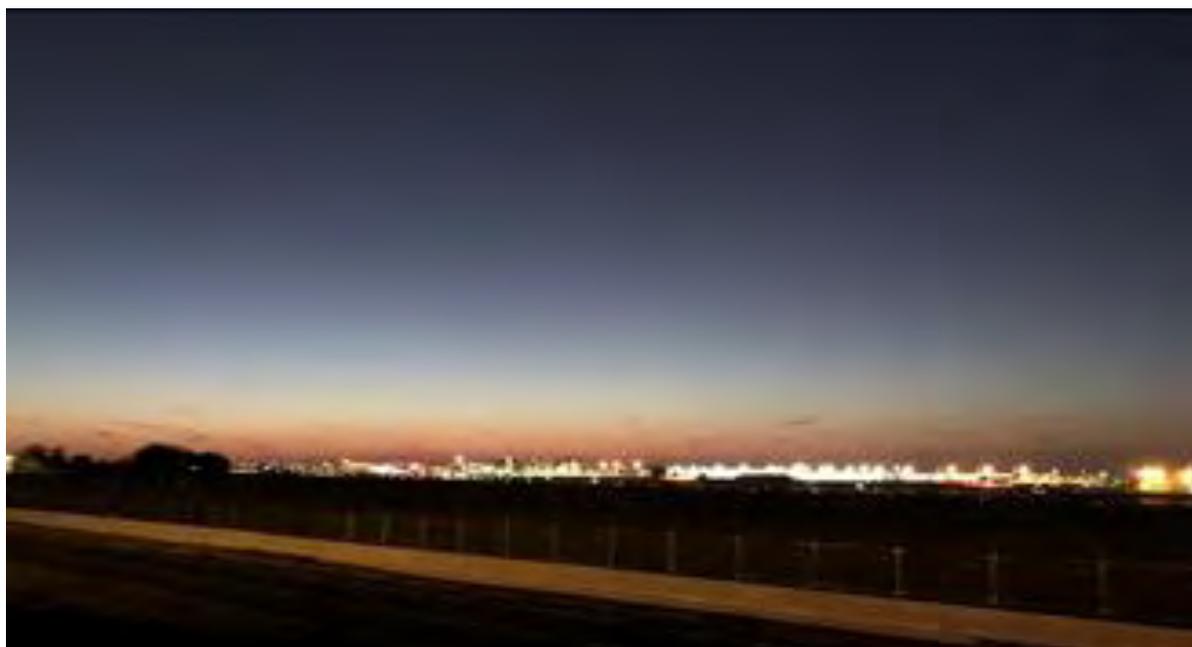
- **Arrêt du 7 juillet 2005 du Conseil d'Etat** - n° 147.401
- **Arrêt du 14 juillet 2005 du Conseil d'Etat** - n° 147.660
- Arrêt du 22 septembre 2005 du Conseil d'Etat - n° 149.312
- Jugement du 10 janvier 2006 du Tribunal de Première Instance de Bruxelles, NL, 05/1621/C
- Arrêt du 21 décembre 2005 **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 d'Appel 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, 17^{ème} 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, 1^{ère} 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, 18^{ème} 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^{er} février 2019 du Tribunal de Première Instance de Bruxelles, n° 18/4372/A, Cessation Environnementale



3.13 Organisation des vols de nuit depuis 1988

19.12.1988	Décollages sur la 20 et la 25 R en fonction des destinations
10.12.1992	Décollages sur la 20 et la 25 R 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 25 R
19.12.1988	02.30 à 06 heures, les départs vers Huldenberg et l'Est	23.00 à 06 heures, tous les départs vers Nord, Ouest et Sud
10.12.1992	02.00 à 06 heures, uniquement les départs vers Huldenberg	23.00 à 06 heures, N-O-S, en plus les Heavy vers Hul sont autorisés de 23 à 06 heures à décoller de la piste 25 R en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
09.12.1993	02.00 à 06 heures, uniquement les départs vers Huldenberg	23.00 à 06 heures, N-O-S, en plus les Heavy et B727 vers Hul DOIVENT partir de la 25 R de 23 à 06 heures en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
28.04.1994	01.00 à 06 heures, uniquement avions légers vers Huldenberg	23.00 à 06 heures, N-O-S, en plus les Heavy, B727 et avions dont les performances ne permettent pas de décoller de la 20 DOIVENT partir de la 25 R de 23 à 06 heures en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
22.05.1997	01.00 à 06 heures, tous les départs vers Chièvres et	23.00 à 06 heures N-O-S, le Tour du Brabant n'est plus

	Huldenberg pour tous types d'avions	en service que de 23 à 01 heures pour les avions vers Hul dont les performances ne permettent pas de décoller depuis la piste 20
19.04.2001	01.00 à 06 heures, uniquement les avions légers vers Chièvres et Huldenberg	23.00 à 06 heures N-O-S, le Tour du Brabant est obligatoire de 23 à 06 heures pour TOUS les avions vers Hul dont les performances ne permettent pas de décoller depuis la piste 20
31.10.2002	01.00 à 06 heures, uniquement les avions légers vers Chièvres et Huldenberg	23.00 à 06 heures, 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)	23.00 à 06 heures, tous les départs de nuit vers Nord, Sud, Est et Ouest (jamais appliqué, décision reportée puis annulée)
15.05.2003	23.00 à 06 heures, uniquement les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota de bruit individuel inférieur à 4	23.00 à 06 heures, uniquement les départs vers le Nord ainsi que les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota de bruit individuel compris entre 4 et 12 qui font une boucle par le ring
12.06.2003	23.00 à 06 heures, uniquement les avions vers Huldenberg avec un quota de bruit individuel inférieur à 4	23.00 à 06 heures, 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
23.07.2003	23.00 à 06 heures, tous les avions vers Huldenberg sans limite de quota de bruit	23.00 à 06 heures, 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
22.03.2004	Dispersion de nuit	Dispersion de nuit
18.04.2004	Dispersion de jour	Dispersion de jour
02.02.2009	Suppression de la Dispersion	Suppression de la Dispersion
02.02.2009	23.00 à 06 heures, tous les avions vers Huldenberg sans limite de quota de bruit (QC 8,0 depuis le 25 octobre 2009)	23.00 à 06 heures, 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
02.02.2009	23.00 à 06 heures, tous les avions vers Huldenberg sans limite de quota de bruit (QC 8,0 depuis le 25 octobre 2009)	23.00 à 06 heures, 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
01.07.2010	23.00 à 06 heures, tous les avions QC 8,0 vers Huldenberg mais d'une limite maximale de poids au décollage inférieure à 200 tonnes	23.00 à 06 heures, 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.

3.14 ICAO et définition des normes de vent

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

Normalement un avion atterrira et décollera face au vent (headwind) mais néanmoins pour des raisons de sécurité, de capacité et pour des motifs environnementaux, une piste **préférentielle peut être désignée aux fins de l'atténuation du bruit dans certaines limites** fixées de valeurs de composantes de vent, et donc il existe 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 1868 Procédures pour les services de navigation aérienne, Exploitation technique des aéronefs, Volume I : Procédures de vol). I-7-2-1 15/3/07 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, 14^{ème} édition, 2001 et OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne, Exploitation technique des aéronefs, Volume I procédures de vol, 5^{ème} édition, 2006 :



Chapitre 2

PISTES ET ROUTES PRÉFÉRENTIELLES ANTIBRUIT

2.1 PISTES PRÉFÉRENTIELLES ANTIBRUIT

2.1.1 Une piste pour le décollage ou l'atterrissage, appropriée à l'exploitation, peut être désignée aux fins de l'atténuation du bruit, l'objectif étant d'utiliser autant que possible les pistes qui permettent aux avions d'éviter les zones sensibles au bruit au cours des phases de départ initial et d'approche finale.

2.1.2 Les pistes ne devraient pas normalement être choisies aux fins de l'atténuation du bruit à l'atterrissage à moins qu'elles soient dotées d'un dispositif de guidage approprié sur la pente de descente, par exemple un ILS ou, pour l'exploitation en conditions météorologiques de vol à vue, un indicateur visuel de pente d'approche.

2.1.3 Un pilote commandant de bord peut, pour des raisons de sécurité, refuser une piste proposée aux fins de l'atténuation du bruit.

2.1.4 L'atténuation du bruit ne sera pas un facteur déterminant pour la désignation des pistes dans les circonstances suivantes :

a) si l'état de la surface de la piste est compromis (par exemple, présence de neige, de neige fondante, de glace, d'eau, de boue, de caoutchouc, d'huile ou d'autres substances) ;

b) pour l'atterrissage :

1) si la hauteur du plafond est inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome ou si la visibilité est inférieure à (1 900 m) ; ou

2) si l'approche impose des minimums verticaux supérieurs à 100 m (300 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome et :

i) si la hauteur du plafond est inférieure à 240 m (800 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome ; ou

ii) si la visibilité est inférieure à 3 000 m ;

c) pour le décollage, si la visibilité est inférieure à 1 900 m ;

d) si un cisaillement du vent a été signalé ou prévu ou si l'on prévoit que des orages auront une incidence sur l'approche ou le départ ;

e) si la composante transversale du vent, y compris les rafales, dépasse 28 km/h (15 kt), ou si la composante vent arrière, y compris les rafales, dépasse 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^{ème} 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)



3.15 Evolution des valeurs des composantes de vent

- 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 05.02.2004, 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 04.03.2004.
- 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 (23.00 à 05.59 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 04.03.2004 et qui devait entrer en vigueur dès le 18.03.2004.**
- 19.03.2004 :
Le NOTAM A383/2004 confirme les valeurs de composantes de vent adoptées précédemment mais en restreint leur utilisation jusqu'au 22.03.2004 à 22 heures 59 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 25 droite, 25 gauche, 07 droite, 07 gauche 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 25 droite, 25 gauche, 07 droite, 07 gauche 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 25 droite, 25 gauche, 07 droite, 07 gauche 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 25 droite, 25 gauche, 07 droite, 07 gauche 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 :

1. The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:
2. When the runway is dry or wet and the crosswind component exceeds 15 kt (gusts included).
3. When the runway is dry or wet and the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included), including a buffer value of 2 kt.
4. When the runways are contaminated or when braking action is less than good.
5. When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
6. When pilots report excessive wind at higher altitudes
7. 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:

1. When the runway 19 or 25R/L is dry or wet and the crosswind component exceeds 15 kt (gusts included until 20 kt).
2. When the runway 19 or 25R/L is dry or wet and the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included until 12 kt).
3. When the runway 19 or 25R/L is contaminated or when braking action is less than good.
4. When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
5. When pilots report excessive wind at higher altitudes
6. When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect arriving or departing traffic.
7. 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 noeuds de vent arrière sur les pistes préférentielles :

RWY in use	RWY 25L/R		RWY 19 (TKOF only)
Tailwind MAX	7kt		7kt
Crosswind MAX	20 kt		20 kt
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

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

1. When the crosswind component exceeds 20 kt (gusts included).
2. When the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included).
3. When the runways are contaminated or when braking action is less than good.
4. When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
5. When pilots report excessive wind at higher altitudes resulting in go-arounds.
6. When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect approaching, arriving or departing traffic.
7. When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.
8. For landing, when the ceiling is lower than 1 500 m (500 ft) or the VIS is less than 1 900 m.
9. 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).

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

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

→ Contrat de gestion de Belgocontrol 2014, Arrêté Royal du 25 avril 2014, Moniteur belge du 14 mai 2014 :

- a. *Article 1^{er} : 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*
- b. *Article 2 § 1^{er} : AIP, Publication d'information aéronautique, publication officielle renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne, publiée par les soins de Belgocontrol sous la responsabilité de l'Etat conformément à l'annexe 15 à la Convention de Chicago*
- c. *Article 3 § 1^{er} : 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.*
- d. *Article 3 § 1^{er}, 2^o : 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*
- e. *Article 11 § 1^{er} : Belgocontrol établit des procédures CDO (Opérations en descente continue) à l'aéroport de Bruxelles-National sur les pistes préférentielles*
- f. *Article 21 § 1^{er} : 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*
- g. *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 :

- a. *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*

b. 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

2. **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 :

a. Article 2 établissant des périodes de nuit sans décollage

3. **En terme de non-survol de certaines parties du territoire :**

→ Arrêté royal du 11 juin 1954 portant interdiction de survol de certaines parties du Royaume : *il est interdit de survoler les parties du territoire du Royaume délimitées par une circonférence de 1.500 mètres de rayon centrée sur les Châteaux royaux de Laeken et de Ciergnon (article 1^{er}). 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 prérapplé, 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^{er}). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1^{er}, 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^{er}). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1^{er}, 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^{er} 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".

3.17 Le système du quota de bruit 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 Zaventem à partir du 1er juillet 2001.

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

L'Arrêté ministériel du 26 octobre 2000, paru au Moniteur Belge du 17 novembre 2000, approuve le règlement de BIAC concernant l'instauration d'un système de quotas acoustiques pendant la nuit et déterminant la quantité maximale de bruit autorisée la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.



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 chiffre de quota (Quota Count) faible et un appareil plus bruyant un QC plus élevé.

Les avions ayant un chiffre individuel de QC supérieur à 12 sont interdits de vol la nuit (de 23 à 06 heures) depuis le 1er janvier 2003. Le quota de bruit maximal était encore de 20 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 hushkittés), 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 06h à 07h 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. 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.

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

- ✓ 1^{er} juillet 2001, les avions qui ont un quota de bruit de 20 et +
- ✓ 1^{er} juillet 2002, les avions qui ont un quota de bruit de 16 et +
- ✓ 1^{er} janvier 2003, les avions qui ont un quota de bruit de 12 et +
- ✓ 1^{er} janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 8 et +



3.17.2 Avions interdits le matin » (de 06h à 07h) à l'Aéroport de Bruxelles-National

- ✓ 31 octobre 2004, les avions qui ont un quota de bruit de 24 et +
- ✓ 1^{er} janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 12 et +

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

- ✓ 1^{er} janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 48 et +

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

- ✓ 1^{er} janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 24 et +

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

Quota Bruit au décollage		Quota Bruit à l'atterrissage	
QC de 0,01 à 4,00		QC de 0,01 à 4,00	
Airbus A.319	2,3	Airbus A.300-600	3,8
Airbus A.320	2,7 à 3,5	Airbus A.319	1,1
Avro RJ 85	1,3	Airbus A.320	1,7
Boeing 733	1,7	Airbus A.321	1,7
Boeing 735	2,0	Airbus A.333	2,9
Boeing 734	3,2	Avro RJ 85	2,1
Boeing 738	3,6	Boeing 733	3,9
Boeing 752	3,1	Boeing 735	3,8
Fokker 70	1,0	Boeing 736	1,5
		Boeing 738	1,5
QC de 4,01 à 8,00		Boeing 777	2,4
Airbus A.310	7,9	MD-82	1,0
Airbus A.320	4,4	MD-83	1,0
Airbus A.321	6,3	MD-87	1,0
MD-82	5,8	Tupolev 204	4,0
MD-83	7,9		
MD-87	4,7	QC de 4,01 à 8,00	
		Airbus A.300 B4	6,3
QC de 8,01 à 12,00		Airbus A.310	4,6
Airbus A.300 B4	10,1 à 11,1	Boeing 734	4,2

Airbus A.300-600	8,2 à 10,1	Boeing 744	6,8
Airbus A.310	8,3 à 10,2	Boeing 757	4,3
Airbus A.330	7,9 à 11,6	Boeing 767	4,2
Airbus A.340	9,0	DC 8-60	6,3
Boeing 737-200 HK	8,1	Lockheed L-101	6,3
Boeing 767	8,8 à 10,2		
Boeing 777	10,5 à 11,1	QC de 8,01 à 12,00	
DC 8-70	8,4	Boeing 744	8,3 à 11,7
Hercules C.130	11,9	MD-11	10,2 à 11,2
MD-11	10,2 à 11,9		
QC de 12,01 à 24,00		QC de 12,01 à 24,00	
QC de 12,01 à 24,00		Boeing 742	12,3 à 15,8
Boeing 727 Hushkit	13,6	DC 10-30	15,5
Boeing 747-400	18,6 à 22,4		
DC 10-30	19,7	QC de 24,01 à 48,00	
Lockheed Tristar	21,1	Néant	
Tupolev 154	12,6	QC supérieur à 48,00	
		Néant	
QC de 24,01 à 48,00			
Boeing 747-400	24 à 36,3		
DC 8-60 hushkit	38,5 à 49,5		
QC supérieur à 48,01			
Antonov 124	86,1		
Boeing 747-100	67,6		
Boeing 747-200	51,9 à 81,3		
Boeing 747-300	48,4 à 55,6		
DC 8-60 Hushkit	49,5 à 89,1		

3.18 Les types d'avions

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

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

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

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

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

<u>POIDS MAXIMAL AU DECOLLAGE</u>	
(MTOW = Maximum Take-Off Weight)	
MTOW de 100 à 150 tonnes	
Boeing 752	116
MTOW de 150 à 200 tonnes	
Airbus A.310	157
DC 8-73	161
Airbus A.300-B4	165
Airbus A.300-600	165
Ilyushin 62	167

Boeing 763	185
Ilyushin 76	190
MTOW de 200 à 300 tonnes	
Airbus A.330	215
Ilyushin 96	240
DC 10-30	260
Airbus A.340	270
MD-11	284
Boeing 777-200	295
Boeing 777-300	338
MTOW de 300 à 400 tonnes	
Boeing 747-200	378
Antonov 124	392
Boeing 747-400	395
MTOW de 500 à 600 tonnes	
Airbus A.380	560
Airbus A.380 cargo	590

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

3.19 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
- évaluation 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.



3.20 Etudes 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 tailwindcriteria* », réalisée pour le compte de Brussels Airport en date du 12 mai 2004, et qui recommande une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière pour la piste 25 R/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 25 R/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 ;
- EGIS-AVIA, « *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 ;

3.21 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 *contrail* (pour *condensation trail*).

Les traînées se produisent généralement à partir de 8 000 m d'altitude si le taux d'humidité est de plus de 68 %, **et la température inférieure à -39 °C**, sur des [noyaux de congélations](#) fournis en grande partie par les gaz de combustion. Elles s'estompent en général rapidement par [sublimation](#) mais peuvent se transformer, **dans certaines conditions d'hygrométrie** et de température, en [nuages](#) artificiels analogues à des [cirrus](#) allongés. Ces nuages artificiels peuvent alors couvrir de vastes surfaces de ciel, notamment dans l'hémisphère nord. Ils peuvent persister durant plusieurs heures, parfois plusieurs dizaines d'heures.

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

La présence de traînées de condensation est habituellement précisée par le sigle COTRA, contraction de l'expression anglaise *C*ondensation *T*rails *A*loft, 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.



3.22 **Fonds pour l'Atténuation des Nuisances dans le Voisinage de l'Aéroport de Bruxelles-National - FANVA**

1. CREATION

La loi du 12 août 2000 (MB 31.08.2000, page29922) 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 BIAC au Trésor qui en résulteraient.

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

2. 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_{Amax} et maximum 5 manifestations de = 50 dB(A) L_{Amax} (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_{Amax} 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;*
- *a tarification convenue par le Gouvernement avec BIAC ne peut plus être augmentée; BIAC 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 BIAC, 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 BIAC 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.*

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 BIAC, y compris les flux financiers. BIAC (devenue par après Brussels Airport Company) n'a jamais exécuté ce fonds ni alimenté le fonds.

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.*





4. Communes survolées – Cartes et schémas



Conformément à notre mission d'information sur les trajectoires suivies par les avions telle que définie dans l'article 1er l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, 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.

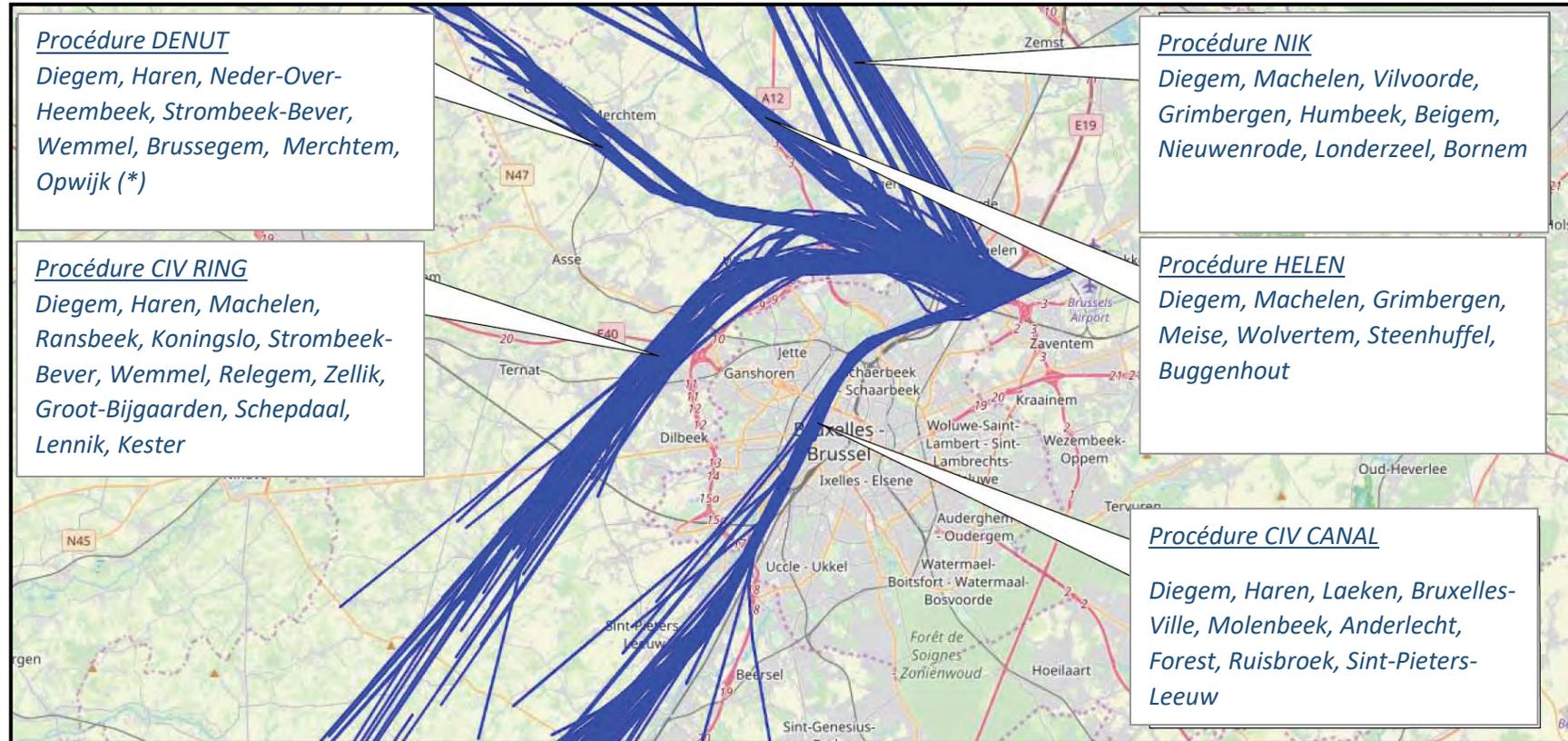
Nous réitérons donc les plus nettes réserves sur la description de ces trajectoires, elles ne sont qu'indicatives : un couloir aérien est très large et n'est pas délimité par des talus comme l'est une autoroute.

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.

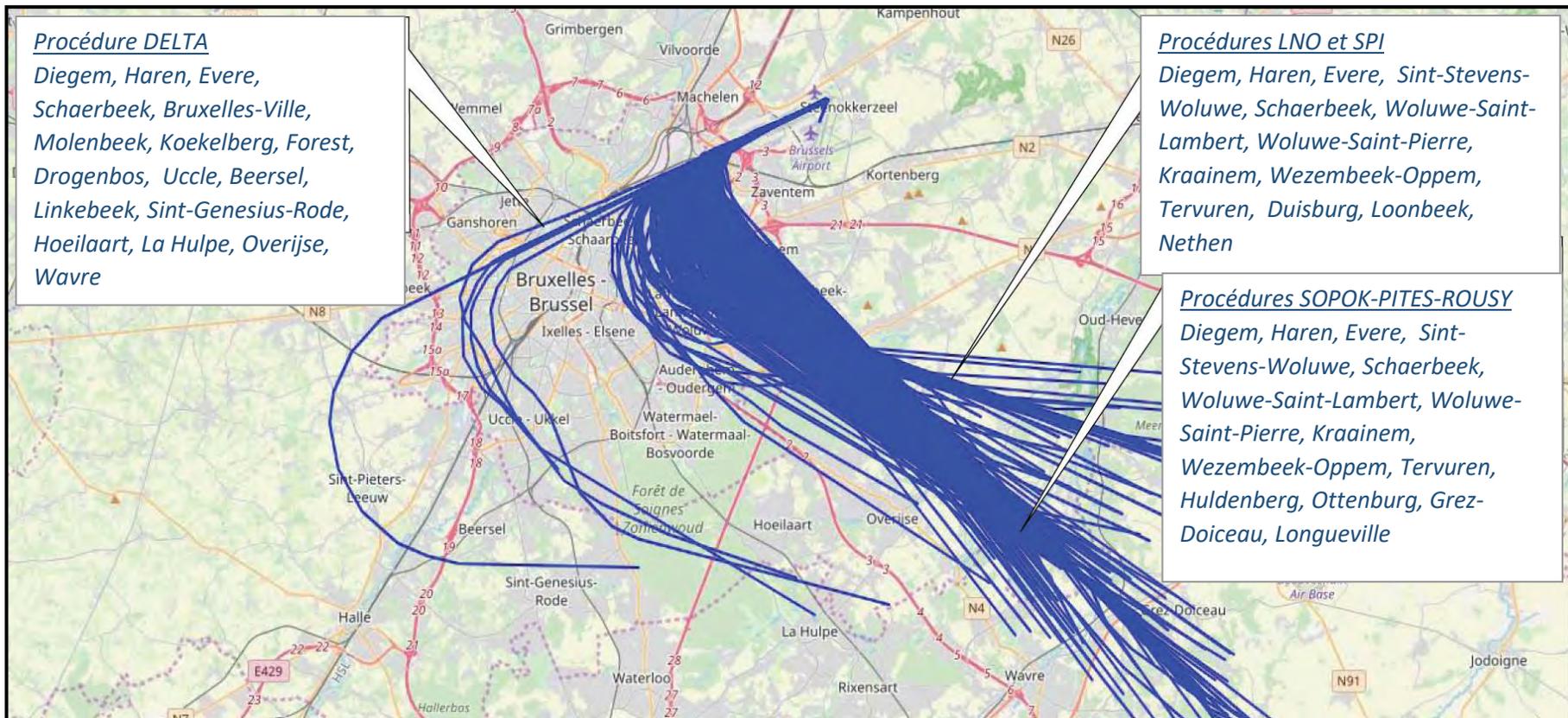
4.1 Cartes des trajectoires préférentielles

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

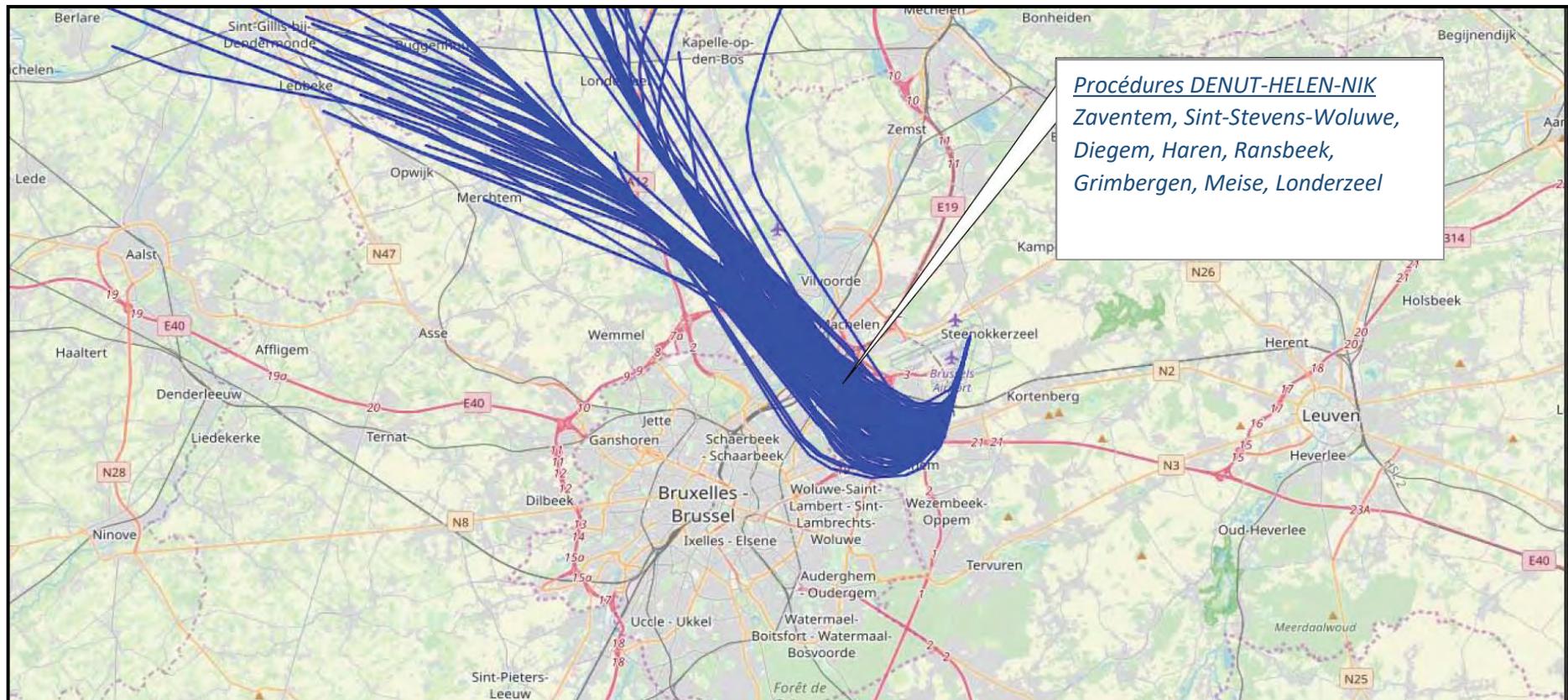


(*) La liste des communes et sous-communes survolées est non exhaustive et fournie à titre indicatif

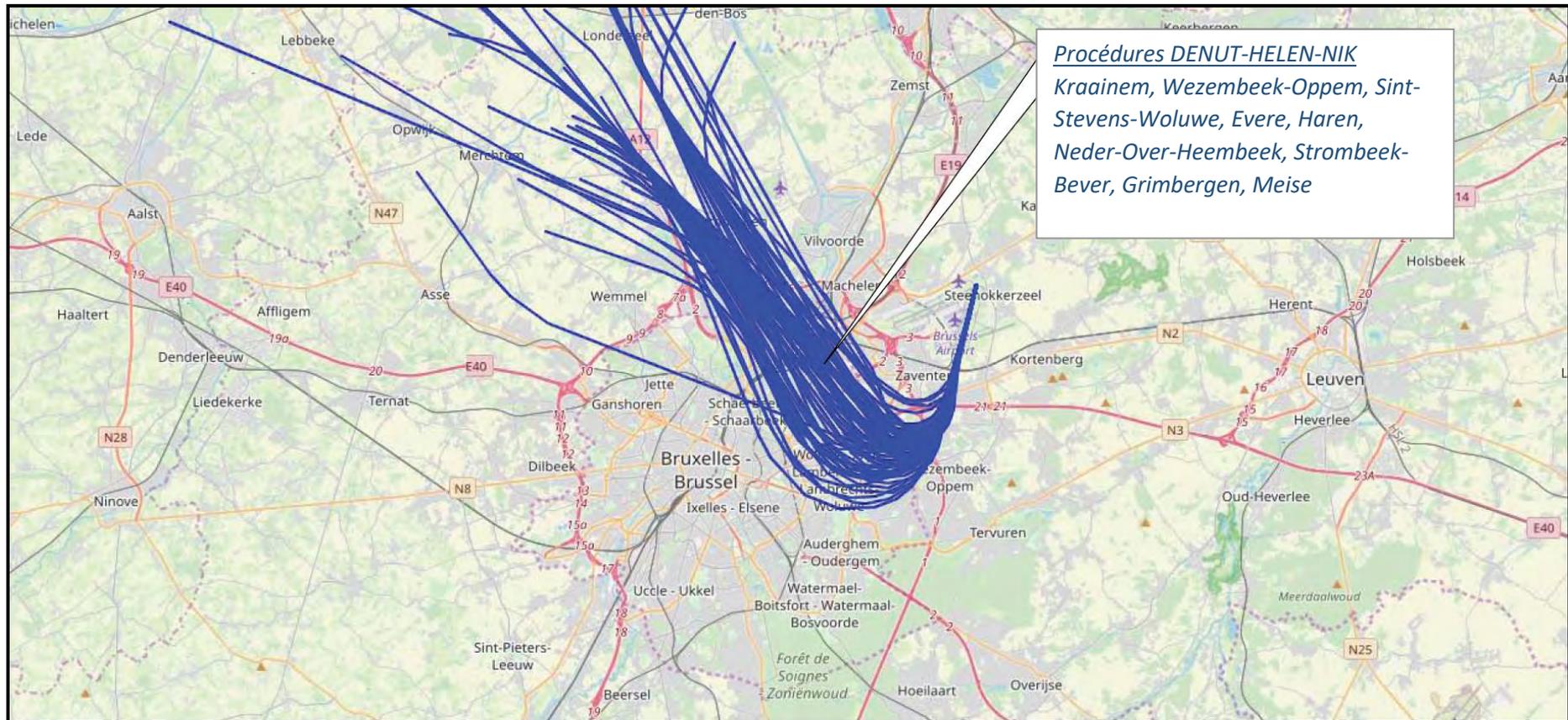
→ Décollages 25R sur virage gauche à 1700 et 4000 pieds



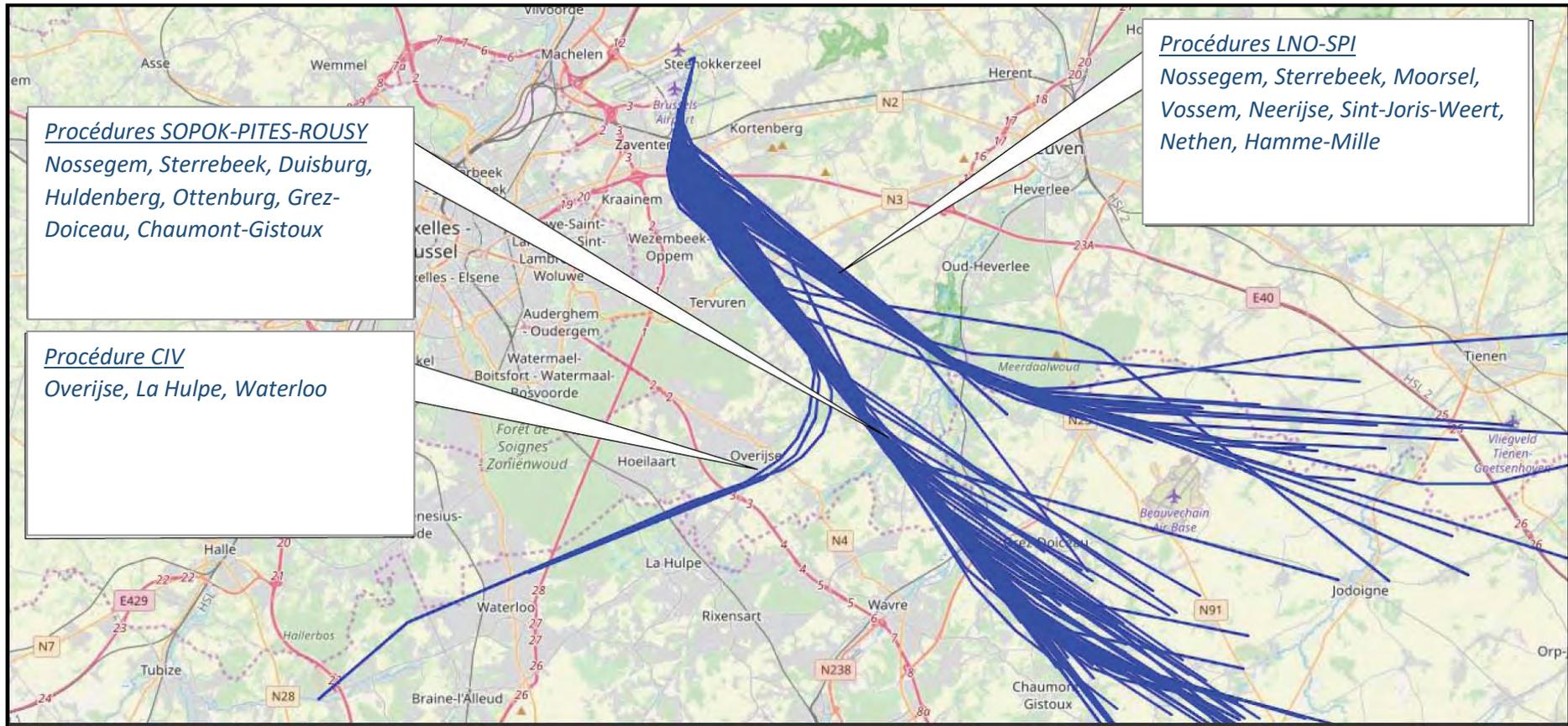
→ Décollages 19 avec virage droite en procédure NOVEMBER (virage 700 pieds)



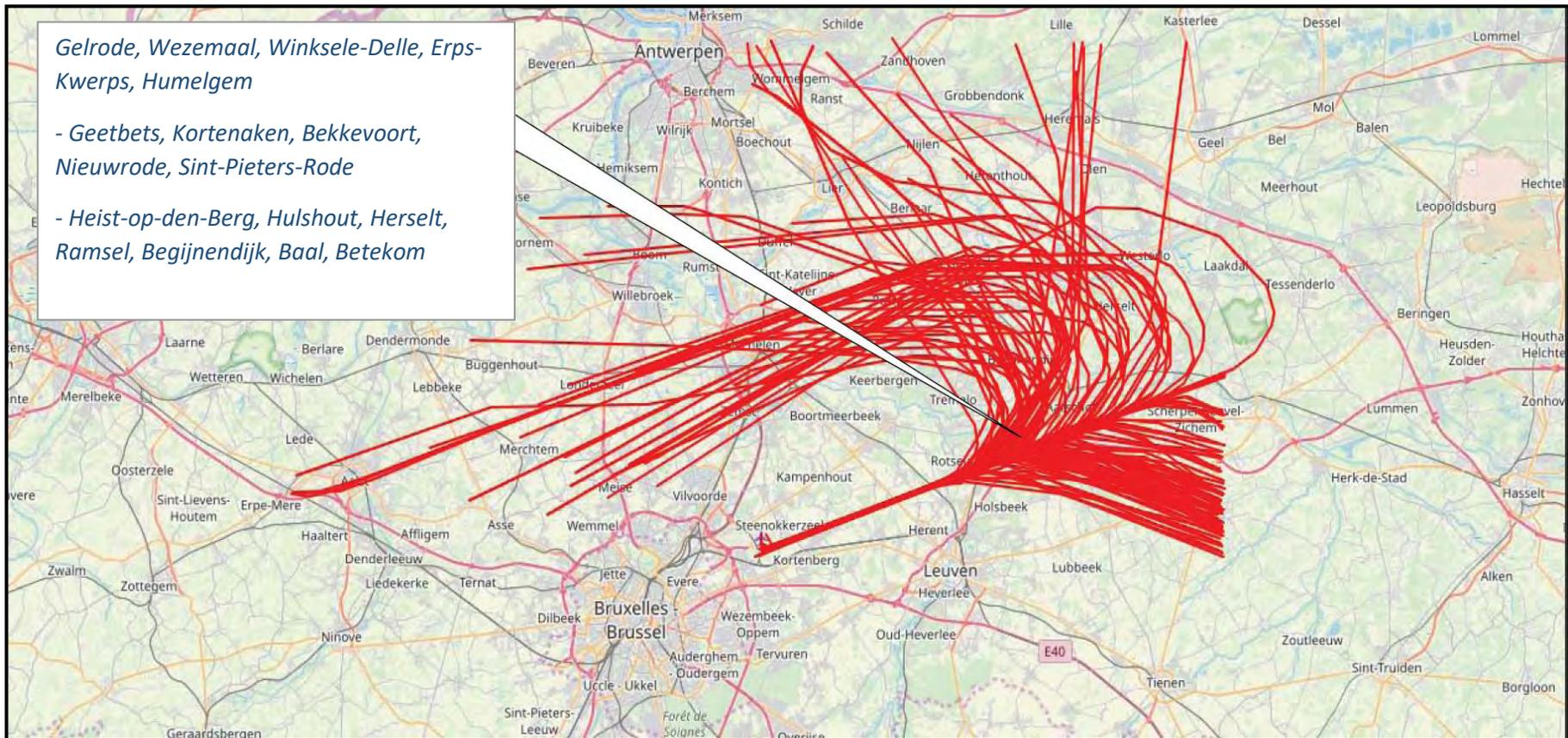
→ Décollages 19 avec virage droite en procédure LIMA (virage 1700 pieds)



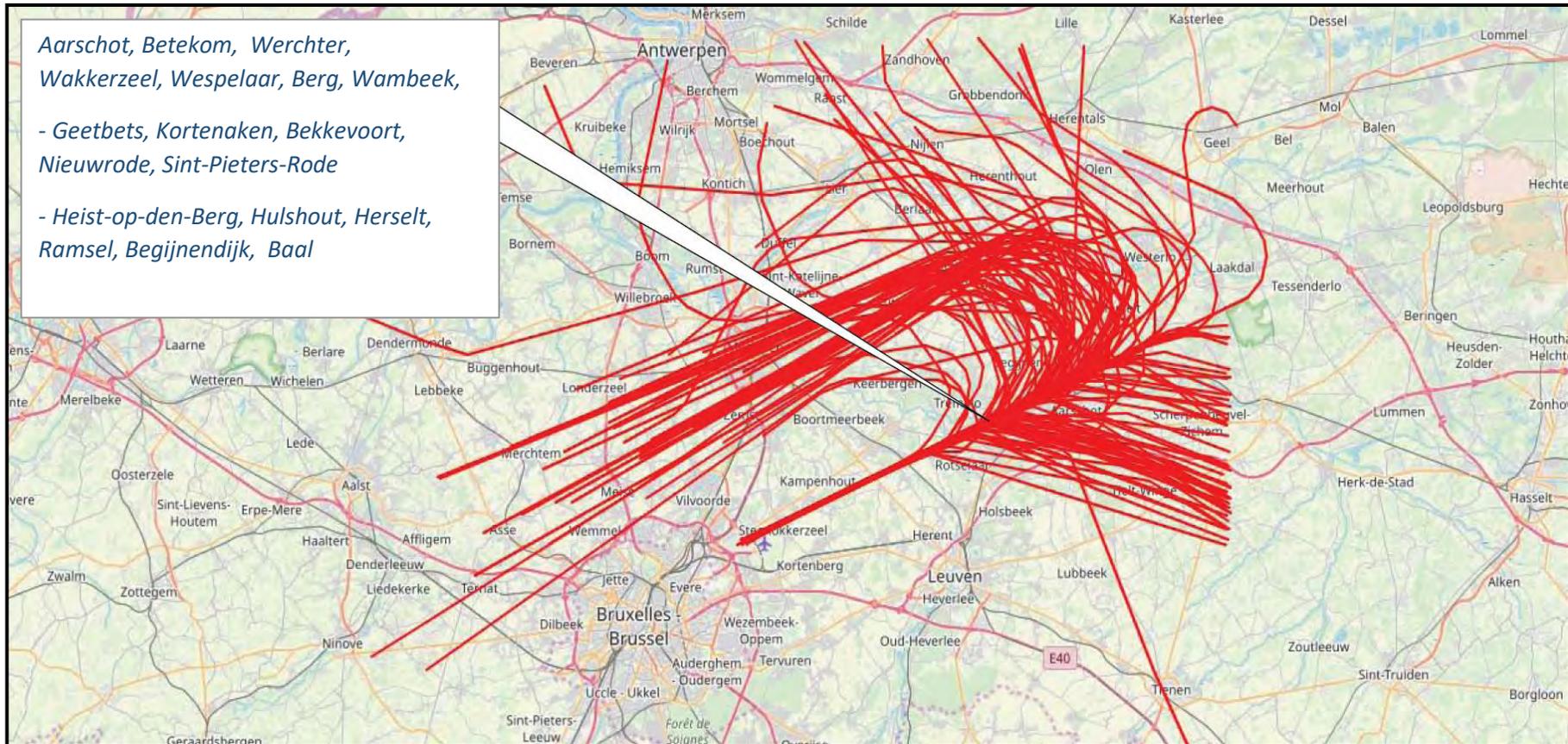
➔ Décollages 19 avec virage gauche en procédure LIMA (virage 700 pieds)



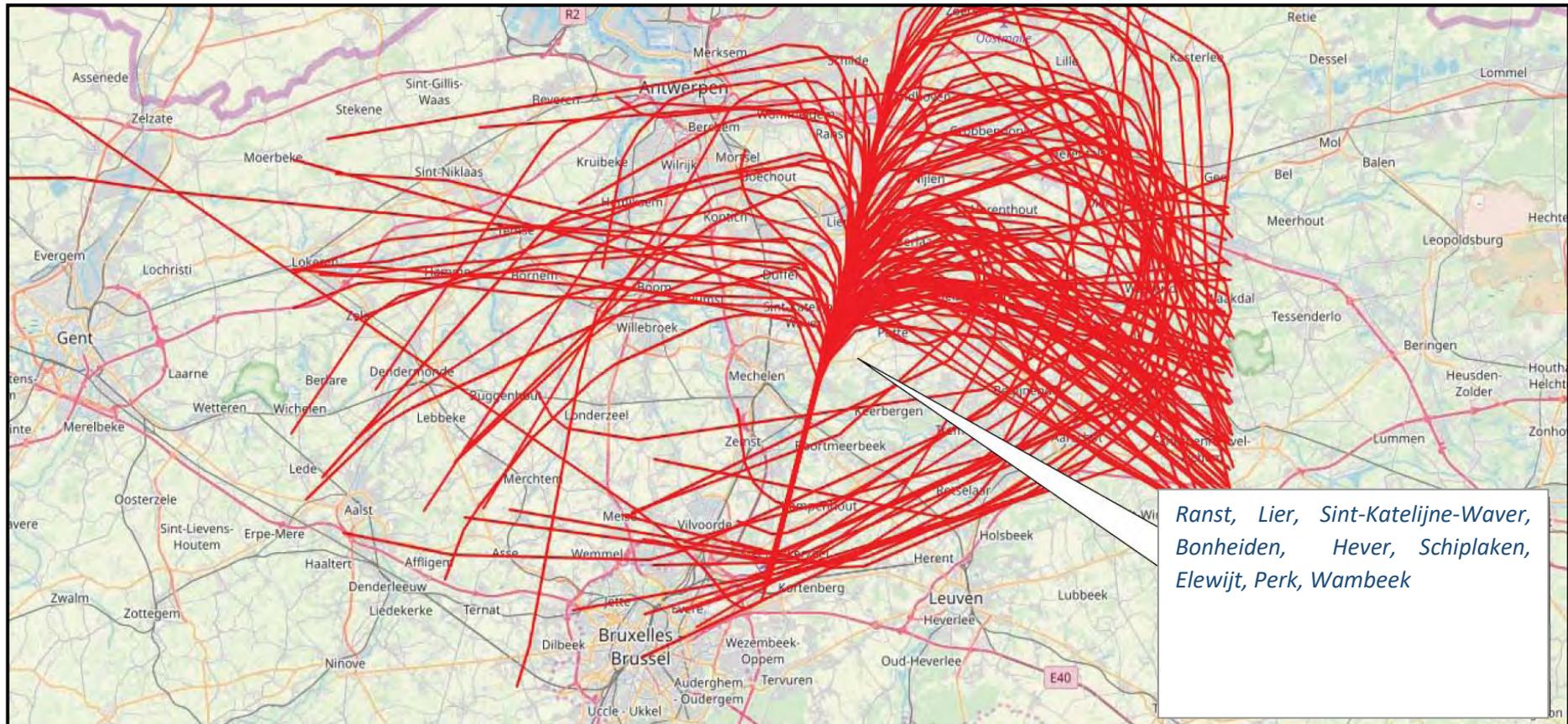
→ Atterisages Piste 25L



→ Atterisages Piste 25R

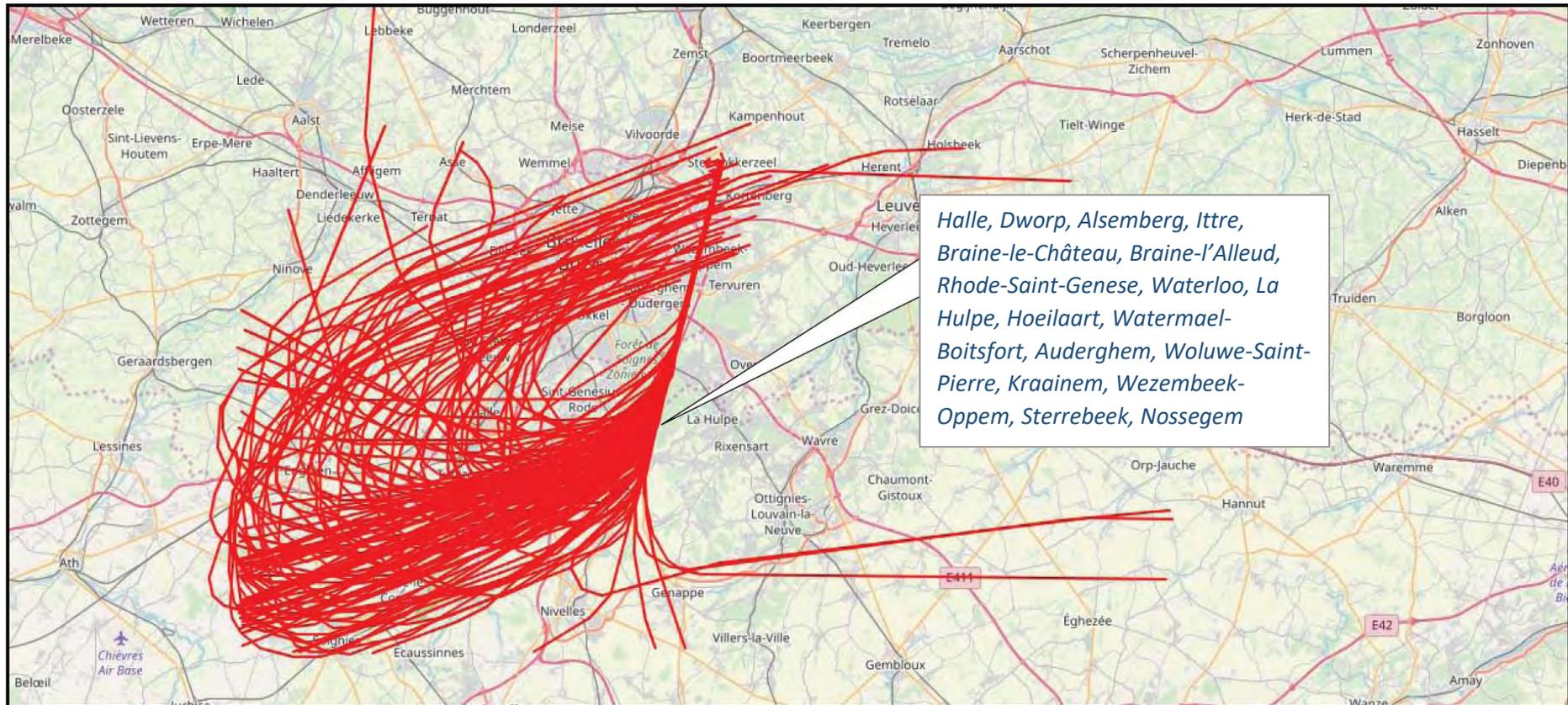


→ Atterrissages Piste 19

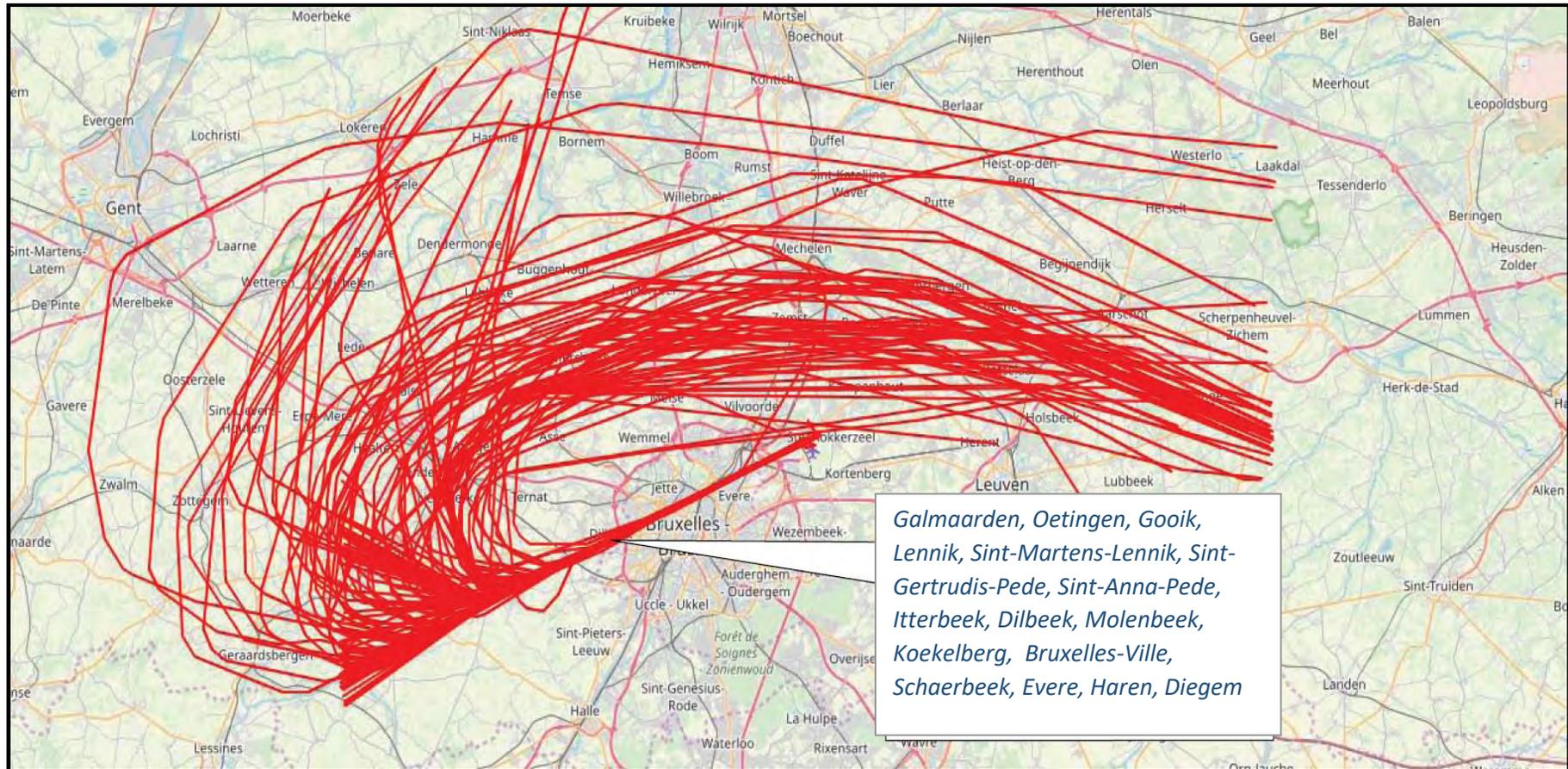


4.2 Cartes des utilisations alternatives non-préférentielles

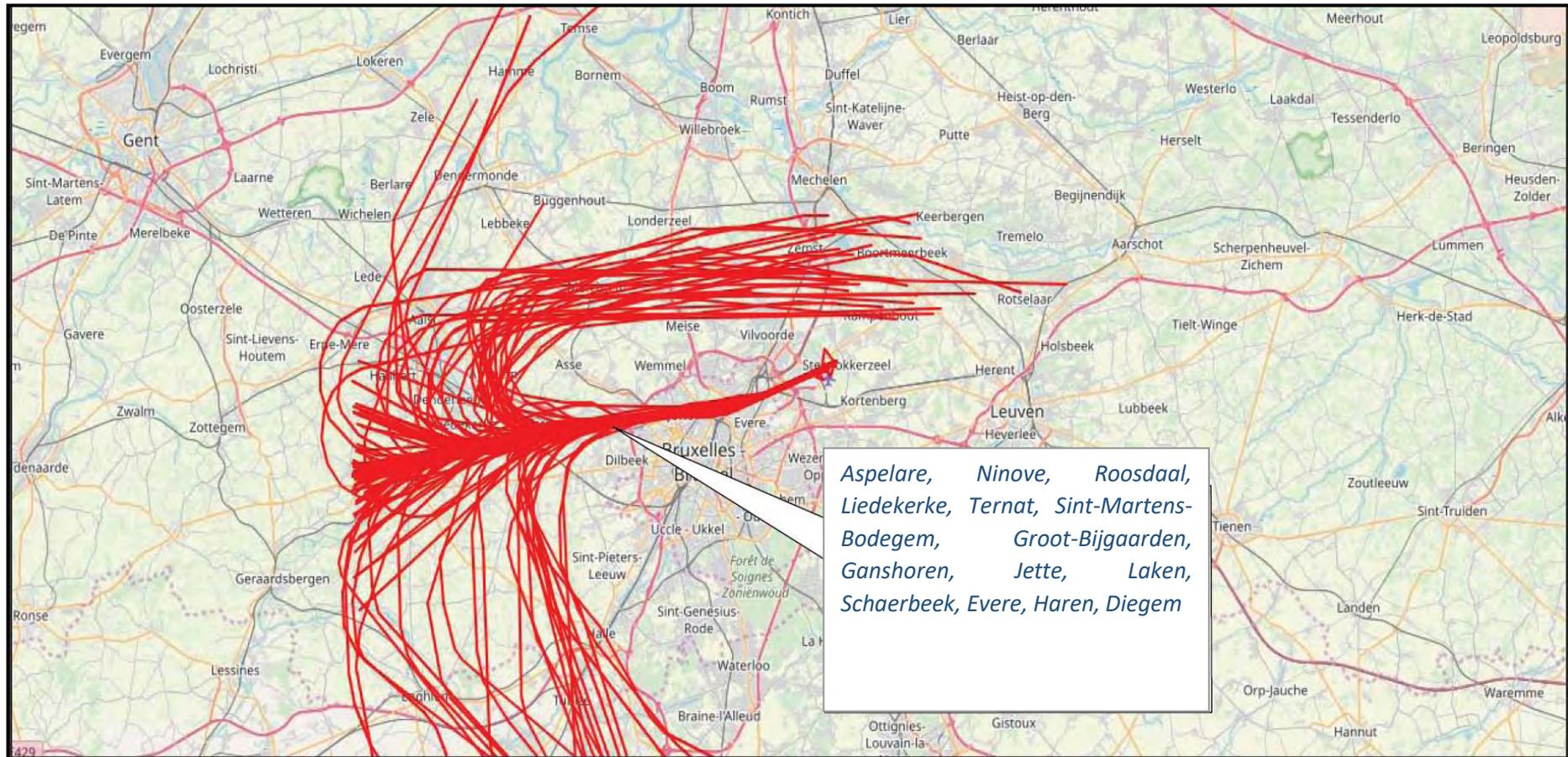
→ Atterissages Piste 01



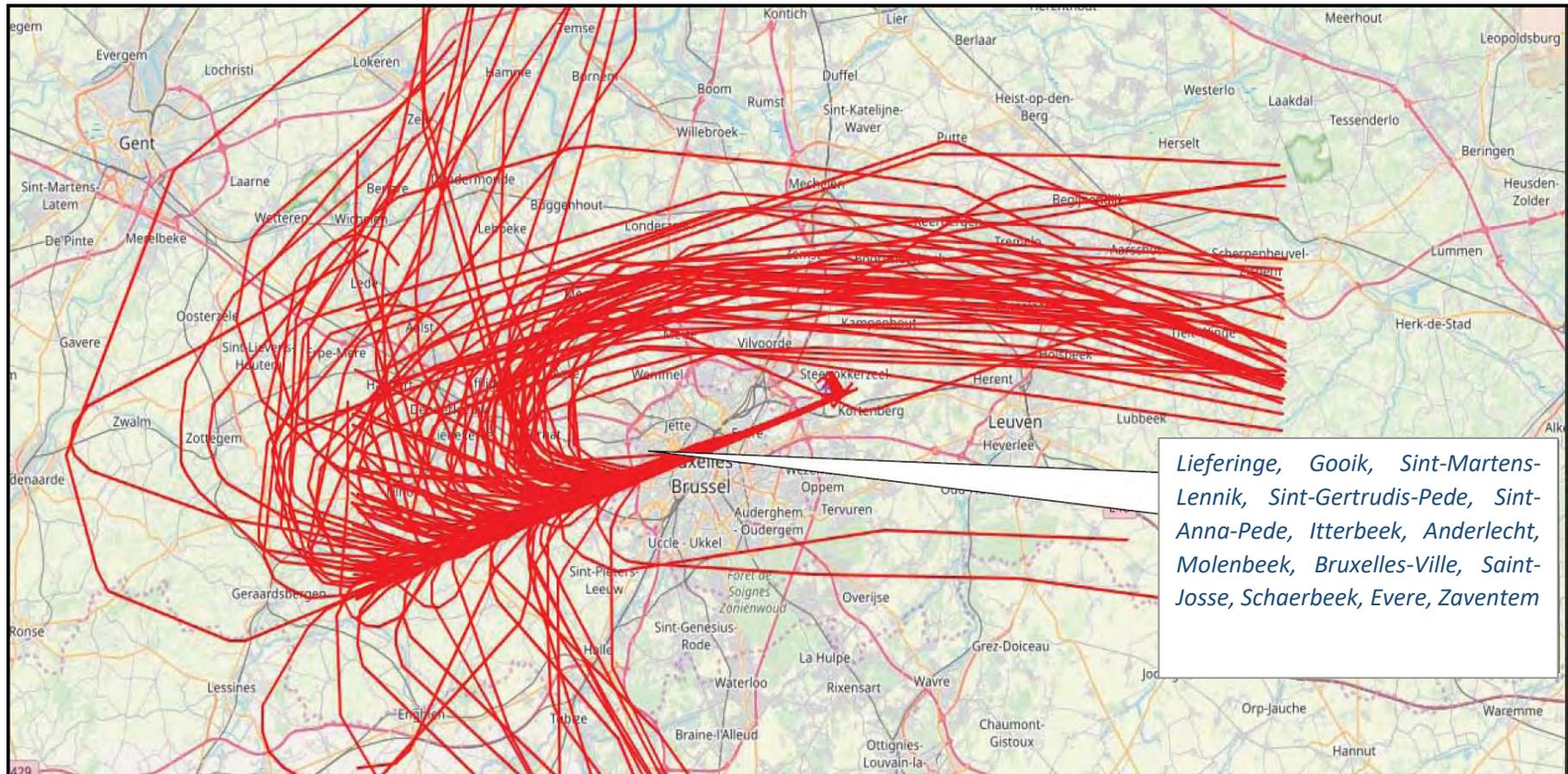
→ Atterrissages Piste 07L RNP



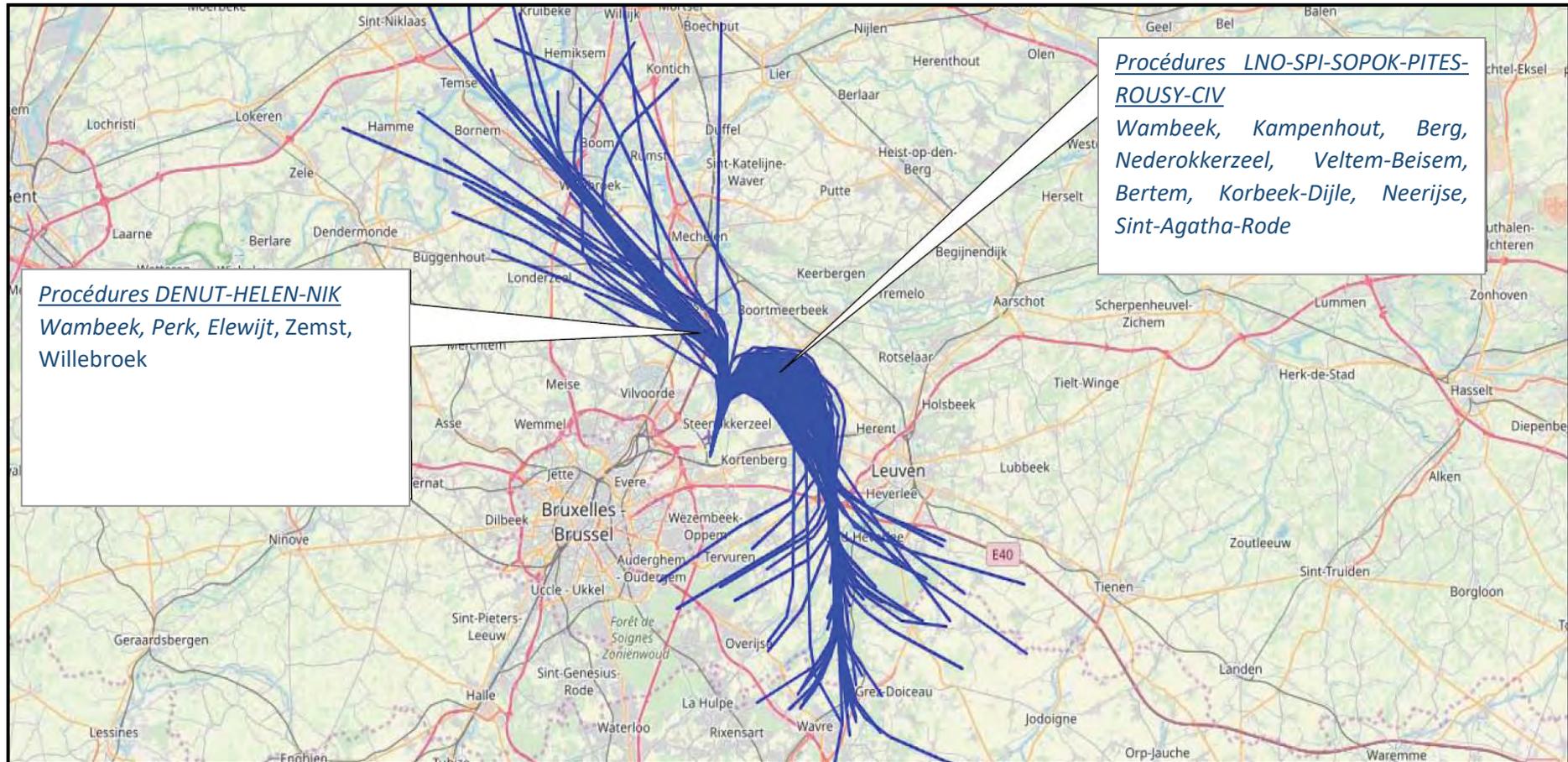
→ Atterrissages Piste 07L VOR



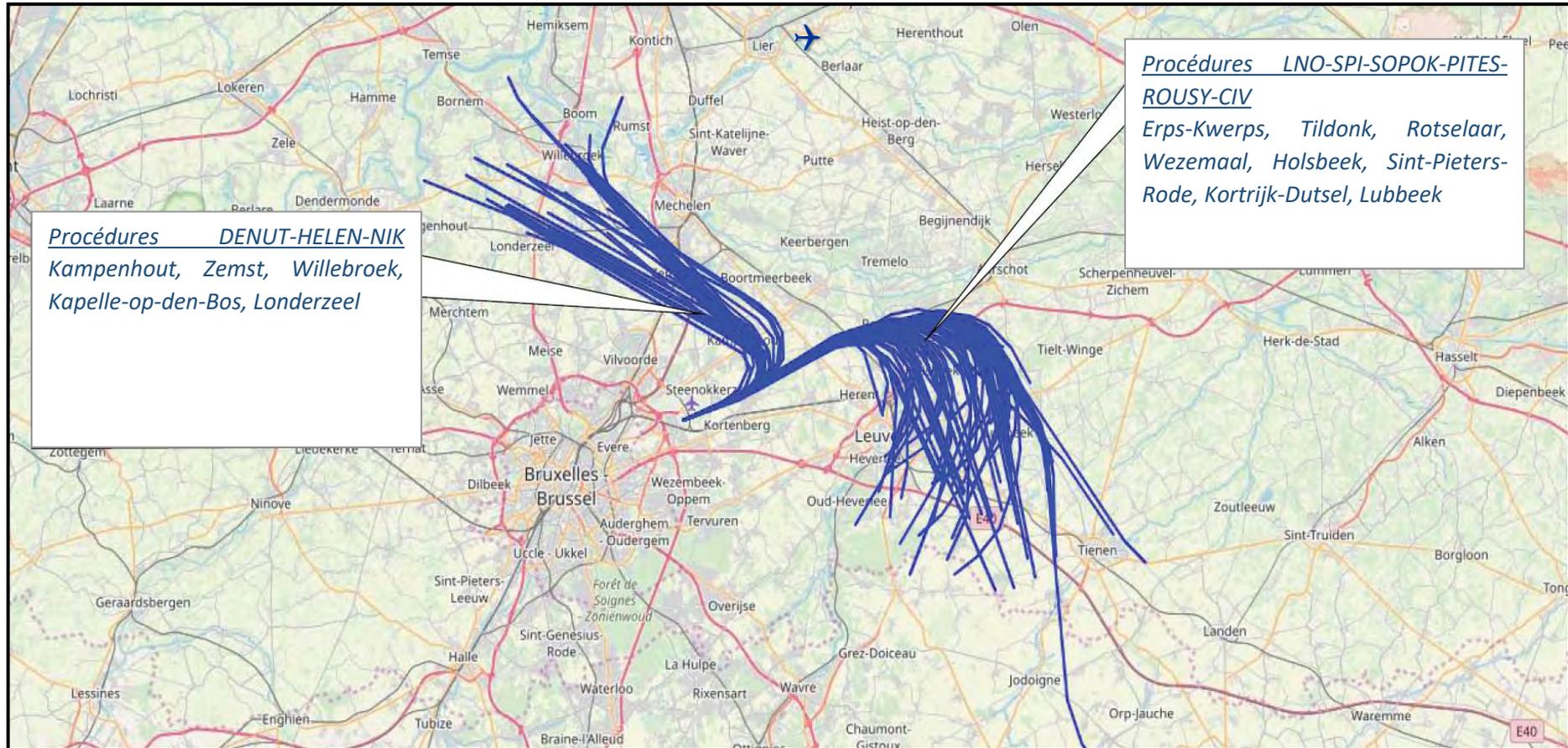
→ Atterrissages Piste 07R VOR



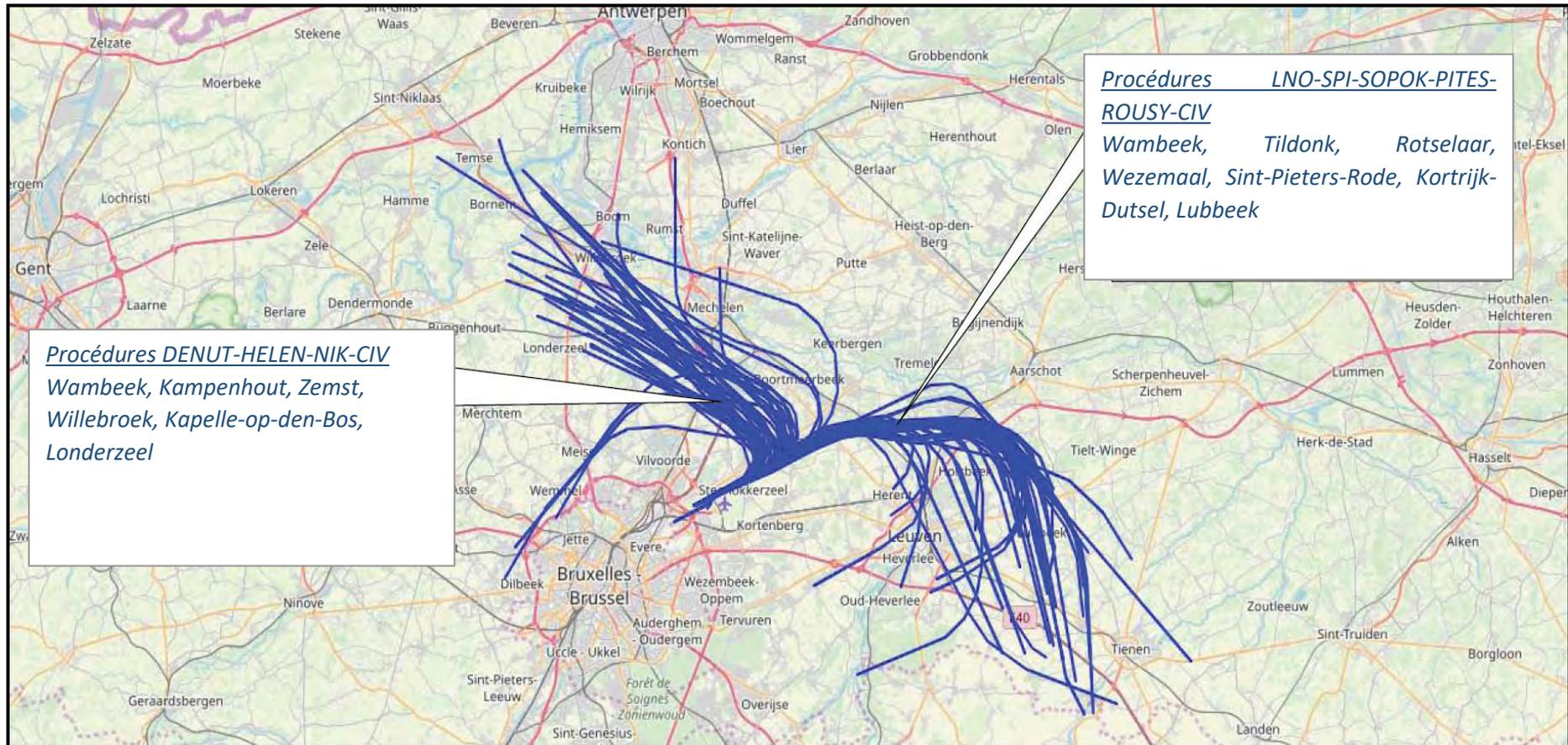
→ Décollages Piste 01



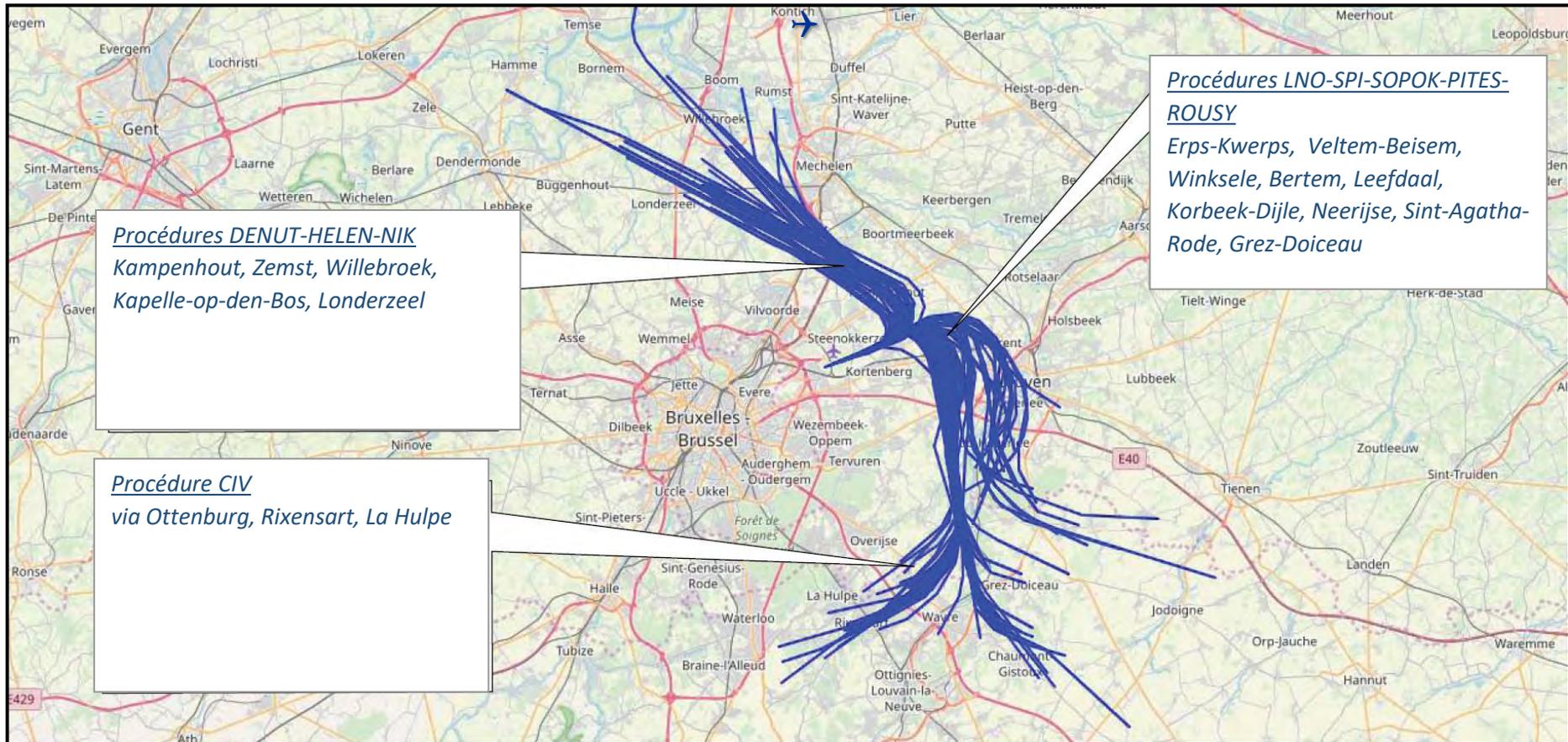
→ Décollages Piste 07R Leuven Rechtdoor



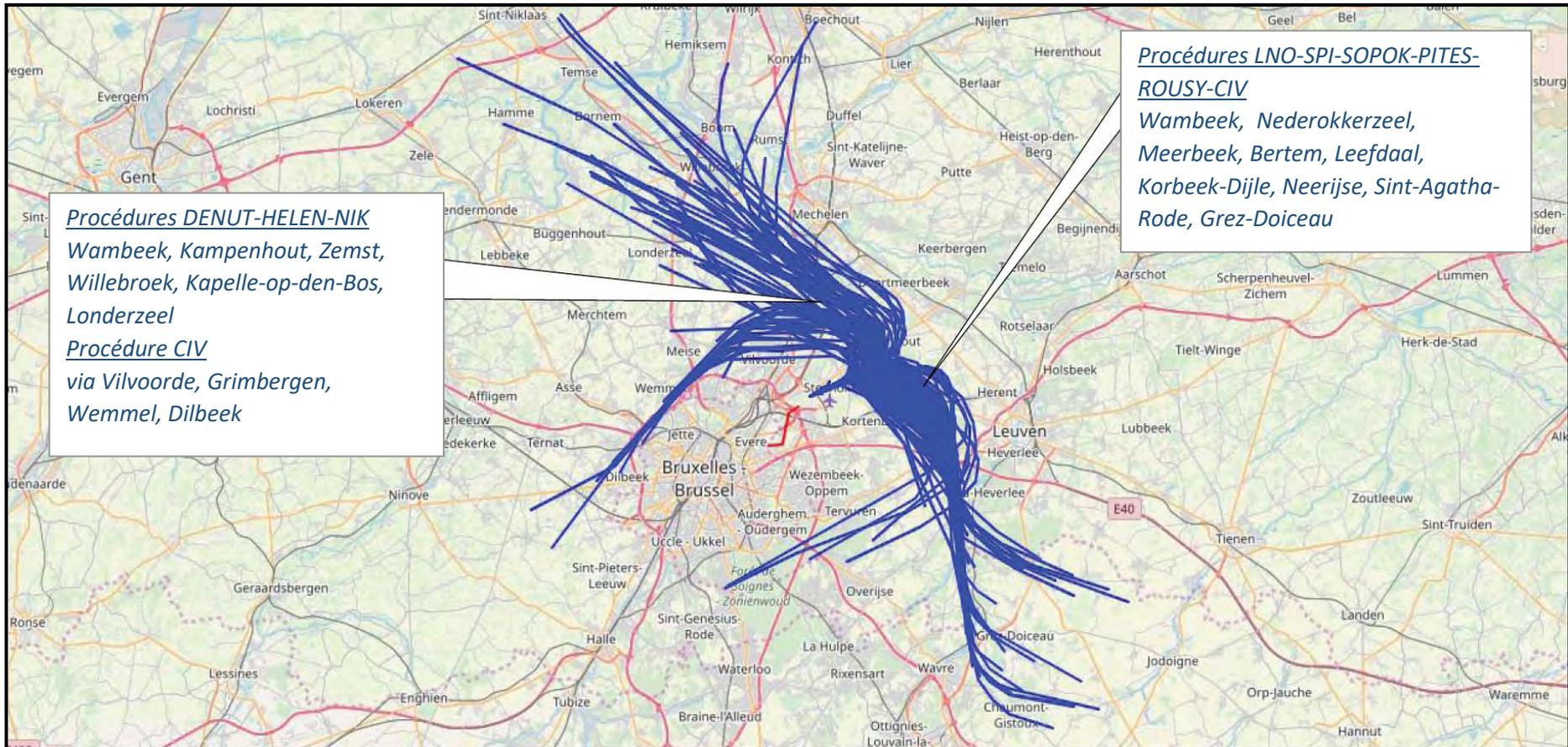
→ Décollages Piste 07L Leuven Rechtdoor



→ Décollages Piste 07R Leuven West (procédure suspendue temporairement)



→ Décollages Piste 07L Leuven West (procédure suspendue temporairement)



4.3 Trafic aérien : nos principaux lieux d'observation

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

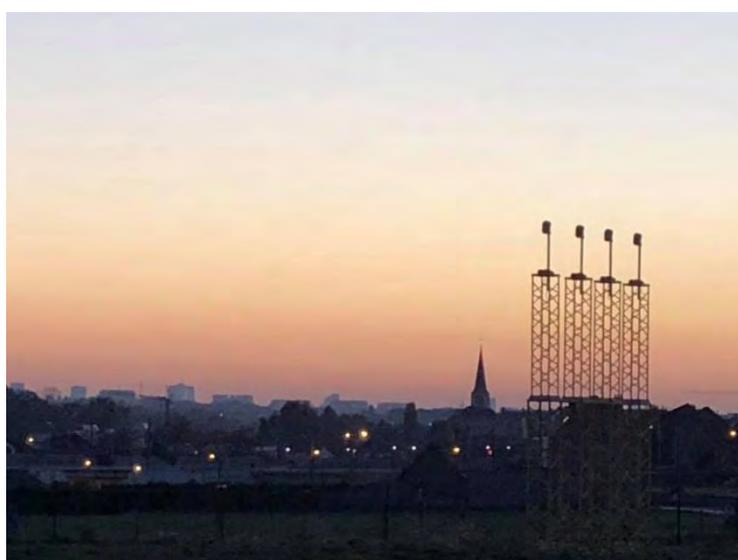
- Meise : Mankevosstraat/Heirbaan
- Beersel : Sanatoriumstraat
- Zaventem : Zeven Tommen, seuil piste 01
- Sterrebeek : Oude Keulseweg, pont du Ring R.0
- Leefdaal : Langestraat, Bois de Leefdaal
- Overijse : Terhulpensteenweg
- Dilbeek : Berchemstraat, pont du Ring R.0
- Haut-Ittre : rue de Wauthier-Braine,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



4.4 Tableau horaire du PRS – Preferential Runway System

Utilisation préférentielle des pistes :

		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
SAT 0500	DEP	25R	25R / 19(1)	25L(4)
till SUN 0459	ARR	25L / 25R	25R / 25L(2)	25L
SUN 0500	DEP	25R / 19(1)	25R	19(4)
till MON 0459	ARR	25R / 25L(2)	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 be allocated for take-off between 0000 and 0500				
(4) No airport slot will be allocated for take-off between 2300 and 0500				



4.5 Trafic aérien : quelques statistiques

☾ VoIs de NUIT :

Le nouveau 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).

☾ Période de NUIT de 22.00 heures à 08.00 heures du matin :

1982 : 10.387

1983 : 12.125

1984 : 14.232

☾ Période de 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	MOUVEMENTS NUIT
2009 : 13.112 (3.124 dep)	2009 : 13.232 (3.631 dep)
2010 : 13.570 (2.899 dep)	2010 : 14.249 (3.591 dep)
2011 : 14.781 (3.397 dep)	2011 : 14.647 (3.827 dep)
2012 : 14.793 (3.817 dep)	2012 : 14.648 (4.206 dep)
2013 : 14.655 (4.070 dep)	2013 : 14.831 (4.508 dep)
2014 : 15.746 (4.396 dep)	2014 : 16.187 (4.682 dep)
2015 : 15.869 (4.463 dep)	2015 : 16.521 (4.981 dep)
2016 : 15.140 (4.457 dep)	2016 : 15.753 (4.941 dep)
2017 : 15.830 (4.574 dep)	2017 : 16.827 (5.082 dep)
2018 : 15.835 (4.616 dep)	2018 : 17.698 (5.379 dep)





Voici les chiffres des créneaux (slots) de nuit en 2018 qui nous ont été transmis par le **coordinateur de l'Aéroport de Bruxelles-National**.

Comme vous le savez, B.S.C. (BELGIAN SLOT COORDINATION.asbl), coordinateurs des créneaux horaires de Bruxelles-National, est en charge de la gestion des créneaux horaires. Afin de respecter les compétences des uns et des autres, B.S.C. se limite à communiquer sur **les créneaux, pas sur le nombre de vols effectués à l'aéroport. Dans ce cadre, le Service de Médiation n'est autorisé qu'à utiliser ces seuls chiffres sur les créneaux.**

Ceci étant dit, voici le résumé de leurs observations pour l'année 2018 sur les créneaux de nuit à Bruxelles-National et leur utilisation :

☾ Slots de NUIT en 2018

	ALL	ARR	DEP
LEGISLATION SLOTS DE NUIT	16.000	11.000	5.000
SLOTS DE NUIT retournés tardivement et non utilisés	165		
SLOTS DE NUIT attribués par BSC	15.835	11.219	4.616
SLOTS DE NUIT opérés en JOURNEE	643	563	80
SLOTS DE NUIT effectivement attribués	15.192	10.656	4.536
Vols de nuit ayant opérés sans SLOT DE NUIT	2.088	1.394	694
TOTAL nombre de vols (hors vols exemptés et hors vols VFR)	17.280	12.050	5.230
vols exemptés	179	121	58



1. Créneaux de nuit (slots) :

- BSC peut distribuer maximum 16.000 slots de nuit, dont maximum 5.000 slots pour des départs, par année calendrier (1^{er} janvier-31 décembre), Députation Permanente du Brabant flamand, décision du 11 septembre 2008
- **BSC a distribué 15.835 slots de nuit pour l'année 2018, soit 11.219 arrivées plus 4.616 départs.**
- Les 165 slots restant (16.000-15.835) sont des slots retournés tardivement par les compagnies aériennes, suite aux actions sociales du dernier trimestre et à des décisions commerciales tardives. Ces deux faits étant à considérer comme une liste non-exhaustive **et à titre d'exemple.**

2. Déviations observées par BSC et rapportées à la DGTA :

- Parmi les 15.835 slots de nuit attribués, 643 vols prévus de nuit (563 arrivées + 80 départs) ont effectivement été opérés dans les heures de journée (06h00-22h59).
- Il y a donc 15.192 slots de nuit (10.656 arrivées + 4.536 départs) qui ont effectivement été opérés dans la nuit.
- **BSC a aussi rapporté à l'autorité compétente 2.088 cas de vols opérés dans la nuit (1.394 arrivées + 694 départs) et ne disposant pas de slot de nuit. ATTENTION, cela ne constitue pas pour autant une infraction. Il appartient à l'autorité compétente de juger si les cas que BSC lui rapporte constituent un infraction potentielle, c.-à-d. une action répétée et intentionnelle.**
- BSC a encore rapporté 179 vols « exemptés » (121 arrivées + 58 départs). Ces vols ne subissent pas les contraintes de la coordination.
- **BSC nous rappelle que la coordination est faite uniquement sur les vols IFR et qu'ils ne rapportent donc pas sur les vols VFR (majoritairement des hélicoptères de la police fédérale).**
- **Le total des vols de nuits observés par BSC s'élève à 17.280 vols hors vols exemptés et hors vols VFR, dont 12.050 arrivées + 5.230 départs. Attention, BSC répète que ces chiffres sont donnés à titre indicatif et doivent être confirmés par Brussels Airport Company dans ses rapports officiels. En effet, les chiffres de BAC dévient habituellement de quelques unités par rapport à leurs observations.**

3. Origine des 2.088 vols de nuit non planifiés de nuit :

- Suivant les rapports publiés par Eurocontrol et les justificatifs fournis par les compagnies aériennes suite à leurs rapports, le contrôle aérien européen est la cause principale des **retards constatés en 2018. BSC parle bien ici de la zone de compétence d'Eurocontrol, pas seulement de la zone de compétence de Belgocontrol.**



- Deux facteurs aggravants :
 - la météo en 2018, les fortes chaleurs ayant engendrés des nombreux événements orageux en Europe,
 - un manque structurel de ressources humaines dans différents centres de contrôles aériens européens.

4. Mesures prises par BSC :

- **Durant l'année 2018, BSC a informé de façon systématique les différentes parties à propos des vols opérés de nuit.**
- BSC a aussi contacté les différentes compagnies concernées par ces cas. Avec le support de ces compagnies, de Brussels Airport Cie, des agents **d'assistance (handling)**, BSC a essayé de limiter autant que possible les cas de vols de nuits non programmés.
- **BSC estime que l'impact des actions prises en 2018 devrait être plus sensible en 2019.** Ils ont observé que plusieurs compagnies ont soit pris des mesures structurelles dans leur programme de planification, soit des mesures pour rappeler à leurs services internes en charge du suivi de leurs opérations d'améliorer leur ponctualité.





4.5.1 Evolution du nombre total annuel de mouvements d'avions

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

1947 : 8.778	1985 : 120.994	2002 : 256.873
1956 : 65.455	1986 : 136.569	2003 : 252.230
1966 : 69.399	1987 : 151.730	2004 : 252.066
1971 : 96.443	1988 : 162.000	2005 : 253.257
1972 : 97.759	1989 : 175.000	2006 : 254.770
1973 : 103.333	1990 : 192.974	2007 : 264.366
1974 : 101.716	1991 : 202.372	2008 : 258.795
1975 : 98.291	1992 : 205.324	2009 : 231.668
1976 : 103.795	1993 : 210.893	2010 : 225.682
1977 : 107.407	1994 : 225.662	2011 : 233.758
1978 : 111.185	1995 : 244.752	2012 : 223.430
1979 : 114.661	1996 : 263.854	2013 : 216.678
1980 : 112.425	1997 : 277.006	2014 : 231.528
1981 : 105.066	1998 : 299.935	2015 : 239.349
1982 : 103.870	1999 : 312.892	2016 : 223.687
1983 : 105.446	2000 : 326.050	2017 : 237.888
1984 : 111.603	2001 : 305.535	2018 : 235.459



4.5.2 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	
1984 : 5.500.000	2002 : 14.446.179	
1985 : 5.500.000	2003 : 15.194.097	



4.5.3 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	1991 : 316.593	2006 : 719.561 (+3.90%)
1956 : 12.599	1992 : 314.054	2007 : 783.727 (+8.92%)
1966 : 52.137	1993 : 306.463	2008 : 661.143 (-15.64%)
1971 : 112.299	1994 : 381.067	2009 : 449.132 (-32.07%)
1972 : 111.612	1995 : 441.819	2010 : 476.135 (+6.01%)
1973 : 112.065	1996 : 464.277	2011 : 475.124 (-0.21%)
1974 : 111.912	1997 : 531.011 (+14.37%)	2012 : 459.265 (-3.34%)
1975 : 119.382	1998 : 595.395 (+12.12%)	2013 : 429.938 (-6.39%)
1976 : 140.401	1999 : 674.837 (+13.34%)	2014 : 453.954 (+5.59%)
1977 : 138.916	2000 : 687.385 (+1.86%)	2015 : 489.303 (+7.79%)
1978 : 143.021	2001 : 583.729 (-15.08%)	2016 : 494.637 (+1.09%)
1979 : 156.600	2002 : 536.826 (-8.04%)	2017 : 535.634 (+8.29%)
1980 : 165.520	2003 : 607.136 (+13.10%)	2018 : 543.492 (+1,47%)
1981 : 164.766	2004 : 664.375 (+9.43%)	
1982 : 157.385	2005 : 702.819 (+5.79%)	

4.5.4 Utilisation des pistes

Source: Belgocontrol

- Utilisation globale des pistes en 1996 :

25 Right	47.76 % total	74.60 % de décollages	20.93 % d'atterrissages
25 Left	30.07 % total	0.05 % de décollages	60.08 % d'atterrissages
19	3.02 % total	5.79 % de décollages	0.24 % d'atterrissages
01	12.47 % total	6.84 % de décollages	18.09 % d'atterrissages
07 Right	1.76 % total	3.51 % de décollages	0.01 % d'atterrissages
07 Left	4.93 % total	9.21 % de décollages	0.65 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 1997 :

25 Right	57.94 % total	86.25 % de décollages	29.83 % d'atterrissages
25 Left	31.54 % total	0.03 % de décollages	62.85 % d'atterrissages
19	3.54 % total	6.85 % de décollages	0.26 % d'atterrissages
01	4.49 % total	2.52 % de décollages	6.44 % d'atterrissages
07 Right	1.12 % total	2.24 % de décollages	0.00 % d'atterrissages
07 Left	1.37 % total	2.12 % de décollages	0.62 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 1998 :

25 Right	58.48 % total	91.38 % de décollages	25.57 % d'atterrissages
25 Left	35.27 % total	0.23 % de décollages	70.31 % d'atterrissages
19	3.13 % total	5.24 % de décollages	1.03 % d'atterrissages
01	1.95 % total	1.05 % de décollages	2.85 % d'atterrissages
07 Right	0.90 % total	1.80 % de décollages	0.00 % d'atterrissages
07 Left	0.26 % total	0.29 % de décollages	0.23 % d'atterrissages



- Utilisation globale des pistes en 1999 :

25 Right	56.15 % total	90.43 % de décollages	21.87 % d'atterrissages
25 Left	35.39 % total	0.10 % de décollages	70.68 % d'atterrissages
19	2.77 % total	3.64 % de décollages	1.90 % d'atterrissages
01	3.59 % total	1.71 % de décollages	5.48 % d'atterrissages
07 Right	2.00 % total	3.99 % de décollages	0.01 % d'atterrissages
07 Left	0.09 % total	0.12 % de décollages	0.07 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2000 :

25 Right	55.71 % total	90.92 % de décollages	20.49 % d'atterrissages
25 Left	36.41 % total	0.01 % de décollages	72.81 % d'atterrissages
19	4.39 % total	5.47 % de décollages	3.31 % d'atterrissages
01	2.13 % total	0.88 % de décollages	3.37 % d'atterrissages
07 Right	1.36 % total	2.72 % de décollages	0.01 % d'atterrissages
07 Left	0.00 % total	0.00 % de décollages	0.01 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2001 :

25 Right	54.40 % total	89.73 % de décollages	19.00 % d'atterrissages
25 Left	34.31 % total	0.02 % de décollages	68.66 % d'atterrissages
19	4.35 % total	3.21 % de décollages	5.49 % d'atterrissages
01	4.18 % total	1.53 % de décollages	6.83 % d'atterrissages
07 Right	2.74 % total	5.46 % de décollages	0.01 % d'atterrissages
07 Left	0.03 % total	0.05 % de décollages	0.01 % d'atterrissages



- Utilisation globale des pistes en 2002 :

25 Right	53.15 % total	87.89 % de décollages	18.40 % d'atterrissages
25 Left	34.19 % total	0.04 % de décollages	68.34 % d'atterrissages
19	3.04 % total	2.44 % de décollages	3.64 % d'atterrissages
01	5.53 % total	1.49 % de décollages	9.56 % d'atterrissages
07 Right	3.95 % total	7.89 % de décollages	0.01 % d'atterrissages
07 Left	0.15 % total	0.26 % de décollages	0.04 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2003 :

25 Right	56.58 % total	86.35 % de décollages	26.80 % d'atterrissages
25 Left	31.03 % total	0.03 % de décollages	62.02 % d'atterrissages
19	2.44 % total	3.58 % de décollages	1.30 % d'atterrissages
01	5.92 % total	2.04 % de décollages	9.80 % d'atterrissages
07 Right	3.78 % total	7.51 % de décollages	0.04 % d'atterrissages
07 Left	0.26 % total	0.49 % de décollages	0.04 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2004

25 Right	50.23 % total	76.39 % de décollages	24.08 % d'atterrissages
25 Left	30.21 % total	0.71 % de décollages	59.71 % d'atterrissages
19	5.86 % total	8.57 % de décollages	3.15 % d'atterrissages
01	7.82 % total	2.61 % de décollages	13.04 % d'atterrissages
07 Right	5.46 % total	10.92 % de décollages	0.00 % d'atterrissages
07 Left	0.41 % total	0.81 % de décollages	0.02 % d'atterrissages



- Utilisation globale des pistes en 2005

25 Right	54.31 % total	81.64 % de décollages	26.98 % d'atterrissages
25 Left	30.74 % total	0.27 % de décollages	61.22 % d'atterrissages
19	3.79 % total	6.41 % de décollages	1.17 % d'atterrissages
01	6.34 % total	2.21 % de décollages	10.47 % d'atterrissages
07 Right	4.27 % total	8.53 % de décollages	0.02 % d'atterrissages
07 Left	0.54 % total	0.94 % de décollages	0.14 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2006 :

25 Right	54.03 % total	75.79 % de décollages	32.27 % d'atterrissages
25 Left	26.48 % total	0.42 % de décollages	52.53 % d'atterrissages
19	6.10 % total	9.85 % de décollages	2.35 % d'atterrissages
01	7.41 % total	2.42 % de décollages	12.41 % d'atterrissages
07 Right	5.20 % total	10.06 % de décollages	0.35 % d'atterrissages
07 Left	0.78 % total	1.46 % de décollages	0.10 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2007 :

25 Right	53.07 % total	79.65 % de décollages	26.49 % d'atterrissages
25 Left	29.74 % total	0.28 % de décollages	59.20 % d'atterrissages
19	4.24 % total	6.71 % de décollages	1.77 % d'atterrissages
01	6.56 % total	1.15 % de décollages	11.96 % d'atterrissages
07 Right	5.57 % total	10.81 % de décollages	0.34 % d'atterrissages
07 Left	0.82 % total	1.40 % de décollages	0.24 % d'atterrissages



- Utilisation globale des pistes en 2008

25 Right	48.87 % total	75.67 % de décollages	22.06 % d'atterrissages
25 Left	31.27 % total	0.34 % de décollages	62.20 % d'atterrissages
19	6.03 % total	9.98 % de décollages	2.07 % d'atterrissages
01	5.56 % total	0.56 % de décollages	10.56 % d'atterrissages
07 Right	6.32 % total	12.25 % de décollages	0.39 % d'atterrissages
07 Left	1.95 % total	1.19 % de décollages	2.71 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2009

25 Right	51.69 % total	79.88 % de décollages	23.50 % d'atterrissages
25 Left	28.32 % total	0.10 % de décollages	56.54 % d'atterrissages
19	4.91 % total	4.88 % de décollages	4.94 % d'atterrissages
01	7.13 % total	0.33 % de décollages	13.93 % d'atterrissages
07 Right	6.94 % total	13.84 % de décollages	0.05 % d'atterrissages
07 Left	1.01 % total	0.97 % de décollages	1.04 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2010 :

25 Right	49.86 % total	76.76 % de décollages	22.97 % d'atterrissages
25 Left	27.59 % total	0.11 % de décollages	55.08 % d'atterrissages
19	3.02 % total	3.70 % de décollages	2.35 % d'atterrissages
01	9.77 % total	0.55 % de décollages	18.99 % d'atterrissages
07 Right	8.98 % total	17.94 % de décollages	0.02 % d'atterrissages
07 Left	0.77 % total	0.95 % de décollages	0.59 % d'atterrissages



- Utilisation globale des pistes en 2011 :

25 Right	52.57 % total	80.40 % de décollages	24.75 % d'atterrissages
25 Left	28.89 % total	0.07 % de décollages	57.70 % d'atterrissages
19	3.44 % total	4.36 % de décollages	2.52 % d'atterrissages
01	7.37 % total	0.06 % de décollages	14.68 % d'atterrissages
07 Right	7.21 % total	14.42 % de décollages	0.00 % d'atterrissages
07 Left	0.52 % total	0.69 % de décollages	0.36 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2012 :

25 Right	53.48 % total	82.01 % de décollages	24.95 % d'atterrissages
25 Left	28.96 % total	0.17 % de décollages	57.76 % d'atterrissages
19	5.97 % total	6.31 % de décollages	5.63 % d'atterrissages
01	5.73 % total	0.22 % de décollages	11.25 % d'atterrissages
07 Right	5.34 % total	10.67 % de décollages	0.01 % d'atterrissages
07 Left	0.52 % total	0.62 % de décollages	0.41 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2013

25 Right	44.85 % total	67.71 % de décollages	21.99 % d'atterrissages
25 Left	24.08 % total	0.37 % de décollages	47.79 % d'atterrissages
19	7.46 % total	8.24 % de décollages	6.69 % d'atterrissages
01	11.44 % total	0.55 % de décollages	22.32 % d'atterrissages
07 Right	10.78 % total	21.28 % de décollages	0.29 % d'atterrissages
07 Left	1.39 % total	1.86 % de décollages	0.92 % d'atterrissages



- Utilisation globale des pistes en 2014 :

25 Right	54.82 % total	82.10 % de décollages	27.55 % d'atterrissages
25 Left	27.41 % total	0.14 % de décollages	54.68 % d'atterrissages
19	4.04 % total	4.07 % de décollages	4.01 % d'atterrissages
01	6.54 % total	0.63 % de décollages	12.45 % d'atterrissages
07 Right	6.13 % total	12.14 % de décollages	0.13 % d'atterrissages
07 Left	1.06 % total	0.93 % de décollages	1.19 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2015

25 Right	56.68 % total	73.14 % de décollages	40.22 % d'atterrissages
25 Left	21.15 % total	0.09 % de décollages	42.21 % d'atterrissages
19	7.25 % total	12.09 % de décollages	2.42 % d'atterrissages
01	7.74 % total	2.86 % de décollages	12.62 % d'atterrissages
07 Right	4.98 % total	9.79 % de décollages	0.18 % d'atterrissages
07 Left	2.20 % total	2.04 % de décollages	2.35 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2016

25 Right	54.69 % total	80.65 % de décollages	28.73 % d'atterrissages
25 Left	26.56 % total	0.13 % de décollages	52.98 % d'atterrissages
19	2.33 % total	2.82 % de décollages	1.84 % d'atterrissages
01	6.19 % total	0.06 % de décollages	12.33 % d'atterrissages
07 Right	7.36 % total	14.35 % de décollages	0.37 % d'atterrissages
07 Left	2.87 % total	2.00 % de décollages	3.75 % d'atterrissages



- Utilisation globale des pistes en 2017 :

25 Right	58.13 % total	84.49 % de décollages	31.77 % d'atterrissages
25 Left	27.61 % total	0.12 % de décollages	55.12 % d'atterrissages
19	3.19 % total	4.30 % de décollages	2.07 % d'atterrissages
01	4.39 % total	0.04 % de décollages	8.75 % d'atterrissages
07 Right	4.90 % total	9.58 % de décollages	0.23 % d'atterrissages
07 Left	1.77 % total	1.47 % de décollages	2.06 % d'atterrissages

- Utilisation globale des pistes en 2018

25 Right	52.03 % total	76.12 % de décollages	27.94 % d'atterrissages
25 Left	24.88 % total	0.12 % de décollages	49.64 % d'atterrissages
19	3.94 % total	4.55 % de décollages	3.33 % d'atterrissages
01	6.95 % total	0.06 % de décollages	13.84 % d'atterrissages
07 Right	8.70 % total	16.78 % de décollages	0.62 % d'atterrissages
07 Left	3.49 % total	2.36 % de décollages	4.63 % d'atterrissages

4.5.5 Evolution annuelle de l'utilisation des pistes de 1995 à 2018

Chiffres annuels totaux en nombre de mouvements JOUR et NUIT



ATTERRISSAGES

	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
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
07L	311	3.508	1.209	670	417	461	998	1.380	2.811	4.189	2.451	5.445
07R	447	499	55	20	0	11	312	148	214	417	269	734
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
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
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



DECOLLAGES

	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
01	1.524	721	380	626	67	244	596	727	3.422	63	46	76
07L	1.849	1.542	1.129	1.067	805	691	2.016	1.073	2.444	2.237	1.752	2.781
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
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
25L	366	445	117	122	84	189	397	160	103	141	138	143
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

☀ Chiffres annuels totaux en nombre de JOUR



ATTERRISSAGES

	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
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
07L	311	3.471	1.200	654	417	459	995	1.378	2.719	4.032	2.447	5.327
07R	447	417	35	13	0	10	281	123	130	354	166	615
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
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
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



DECOLLAGES

	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
01	1.476	689	352	535	60	243	581	707	3.377	58	45	61
07L	1.213	1.219	972	802	571	499	1.520	841	2.040	1.796	1.401	2.250
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
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
25L	161	282	20	56	32	29	47	14	25	25	38	27
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

☾ Chiffres annuels totaux en nombre de NUIT



ATTERRISSAGES

	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
01	1.188	934	937	1.458	1.270	893	1.834	914	1.254	1.019	832	1.481
07L	0	37	9	16	0	2	3	2	92	157	4	118
07R	0	82	20	7	0	1	31	25	84	63	103	119
19	636	608	929	952	1.269	1.265	947	1.092	995	600	851	877
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
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



DECOLLAGES

	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
01	48	32	28	91	7	1	15	20	45	5	1	15
07L	636	323	157	265	234	192	496	232	404	441	351	531
07R	1.215	469	153	289	225	127	262	99	75	139	70	171
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
25L	205	163	97	66	52	160	350	146	78	116	100	116
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

Pourcentages annuels totaux de JOUR et NUIT



ATTERRISSAGES %

	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
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%
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%
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%
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%
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%
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%



DECOLLAGES %

	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
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%
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%
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%
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%
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%
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%

☀ Pourcentages annuels totaux de JOUR



ATTERRISSAGES %

	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
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%
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%
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%
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%
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%
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%



DECOLLAGES %

	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
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%
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%
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%
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%
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%
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%

☾ Pourcentages annuels totaux de NUI T



ATTERRISSAGES %

	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
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%
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%
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%
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%
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%
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%



DECOLLAGES %

	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
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%
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%
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%
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%
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%
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%

4.5.6 Répartition mensuelle de l'utilisation des pistes en 2018

Chiffres mensuels totaux en nombre de mouvements JOUR et NUIT en 2018



ATTERRISSAGES 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	580	3.077	745	497	1.940	3.574	1.641	608	1.083	1.689	416	445	16.295
07L	27	415	868	407	1.121	33	765	183	320	152	1.006	148	5.445
07R	16	140	529	5	41	0	1	1	1	0	0	0	734
19	285	100	492	262	165	40	127	96	225	115	1.656	358	3.921
25L	4.711	2.757	4.319	5.629	4.617	4.310	5.876	6.509	5.869	5.097	3.880	4.870	58.444
25R	2.911	1.747	2.450	3.146	2.552	2.543	2.799	3.341	3.169	2.963	2.389	2.878	32.888



DECOLLAGES 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0	1	2	0	1	11	0	0	0	57	0	4	76
07L	79	560	642	57	304	335	258	58	93	91	226	78	2.781
07R	531	3.100	1.465	829	2.849	3.305	2.295	734	1.295	1.726	1.170	458	19.757
19	326	220	596	451	261	323	358	507	627	437	922	324	5.352
25L	15	5	9	16	4	13	9	25	9	7	13	18	143
25R	7.588	4.357	6.679	8.593	7.017	6.513	8.286	9.425	8.639	7.686	7.018	7.816	89.617

☀ Chiffres mensuels totaux en nombre de JOUR en 2018



ATTERRISSAGES JOUR 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	537	2.805	680	454	1.758	3.252	1.502	532	978	1.518	400	398	14.814
07L	27	414	868	407	1.120	33	765	183	320	152	929	109	5.327
07R	16	113	437	5	41	0	1	1	1	0	0	0	615
19	241	72	421	187	81	7	0	0	158	62	1.519	296	3.044
25L	4.539	2.634	4.125	5.366	4.281	4.015	5.327	5.996	5.474	4.881	3.713	4.669	55.020
25R	2.467	1.486	2.021	2.578	1.977	1.947	2.123	2.661	2.555	2.336	1.947	2.490	26.588



DECOLLAGES JOUR 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0	1	2	0	1	0	0	0	0	57	0	0	61
07L	76	423	589	54	249	236	228	33	85	51	195	31	2.250
07R	528	3.082	1.446	821	2.831	3.262	2.274	728	1.285	1.713	1.163	453	19.586
19	180	139	453	313	106	233	231	318	487	287	769	214	3.730
25L	5	0	0	3	0	2	3	1	6	1	6	0	27
25R	7.345	4.229	6.471	8.362	6.742	6.294	7.926	9.178	8.382	7.457	6.738	7.569	86.693

☾ Chiffres mensuels totaux en nombre de NUIT en 2018



ATTERRISSAGES NUIT 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	43	272	65	43	182	322	139	76	105	171	16	47	1.481
07L	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	77	39	118
07R	0	27	92	0	0	0	0	0	0	0	0	0	119
19	44	28	71	75	84	33	127	96	67	53	137	62	877
25L	172	123	194	263	336	295	549	513	395	216	167	201	3.424
25R	444	261	429	568	575	596	676	680	614	627	442	388	6.300



DECOLLAGES NUIT 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	4	15
07L	3	137	53	3	55	99	30	25	8	40	31	47	531
07R	3	18	19	8	18	43	21	6	10	13	7	5	171
19	146	81	143	138	155	90	127	189	140	150	153	110	1.622
25L	10	5	9	13	4	11	6	24	3	6	7	18	116
25R	243	128	208	231	275	219	360	247	257	229	280	247	2.924

Pourcentages mensuels totaux en nombre de mouvement JOUR et NUIT



ATTERRISSAGES % 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	6,80%	37,36%	7,92%	5,00%	18,59%	34,04%	14,64%	5,66%	10,15%	16,86%	4,45%	5,12%	13,84%
07L	0,32%	5,04%	9,23%	4,09%	10,74%	0,31%	6,82%	1,70%	3,00%	1,52%	10,76%	1,70%	4,63%
07R	0,19%	1,70%	5,63%	0,05%	0,39%	0,00%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,62%
19	3,34%	1,21%	5,23%	2,63%	1,58%	0,38%	1,13%	0,89%	2,11%	1,15%	17,72%	4,12%	3,33%
25L	55,23%	33,47%	45,93%	56,60%	44,24%	41,05%	52,42%	60,62%	55,02%	50,89%	41,51%	55,98%	49,64%
25R	34,13%	21,21%	26,06%	31,63%	24,45%	24,22%	24,97%	31,11%	29,71%	29,58%	25,56%	33,08%	27,94%



DECOLLAGES % 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0,00%	0,01%	0,02%	0,00%	0,01%	0,10%	0,00%	0,00%	0,00%	0,57%	0,00%	0,05%	0,06%
07L	0,93%	6,79%	6,83%	0,57%	2,91%	3,19%	2,30%	0,54%	0,87%	0,91%	2,42%	0,90%	2,36%
07R	6,22%	37,61%	15,60%	8,34%	27,30%	31,48%	20,48%	6,83%	12,14%	17,25%	12,51%	5,27%	16,78%
19	3,82%	2,67%	6,35%	4,53%	2,50%	3,08%	3,19%	4,72%	5,88%	4,37%	9,86%	3,72%	4,55%
25L	0,18%	0,06%	0,10%	0,16%	0,04%	0,12%	0,08%	0,23%	0,08%	0,07%	0,14%	0,21%	0,12%
25R	88,86%	52,86%	71,11%	86,40%	67,24%	62,03%	73,94%	87,68%	81,02%	76,83%	75,07%	89,86%	76,12%

☀ Pourcentages mensuels totaux de JOUR en 2018



ATTERRISSAGES % JOUR 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	6,86%	37,28%	7,95%	5,05%	18,99%	35,14%	15,46%	5,68%	10,31%	16,96%	4,70%	5,00%	14,05%
07L	0,34%	5,50%	10,15%	4,52%	12,10%	0,36%	7,87%	1,95%	3,37%	1,70%	10,92%	1,37%	5,05%
07R	0,20%	1,50%	5,11%	0,06%	0,44%	0,00%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,58%
19	3,08%	0,96%	4,92%	2,08%	0,87%	0,08%	0,00%	0,00%	1,67%	0,69%	17,85%	3,72%	2,89%
25L	57,99%	35,01%	48,23%	59,64%	46,24%	43,39%	54,82%	63,97%	57,71%	54,54%	43,64%	58,64%	52,20%
25R	31,52%	19,75%	23,63%	28,65%	21,35%	21,04%	21,85%	28,39%	26,93%	26,10%	22,88%	31,27%	25,22%



DECOLLAGES % JOUR 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0,00%	0,01%	0,02%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,60%	0,00%	0,00%	0,05%
07L	0,93%	5,37%	6,57%	0,57%	2,51%	2,35%	2,14%	0,32%	0,83%	0,53%	2,20%	0,37%	2,00%
07R	6,49%	39,14%	16,14%	8,59%	28,51%	32,53%	21,33%	7,10%	12,54%	17,91%	13,11%	5,48%	17,43%
19	2,21%	1,77%	5,06%	3,28%	1,07%	2,32%	2,17%	3,10%	4,75%	3,00%	8,67%	2,59%	3,32%
25L	0,06%	0,00%	0,00%	0,03%	0,00%	0,02%	0,03%	0,01%	0,06%	0,01%	0,07%	0,00%	0,02%
25R	90,30%	53,71%	72,21%	87,53%	67,90%	62,77%	74,34%	89,47%	81,82%	77,95%	75,96%	91,56%	77,17%

☾ Pourcentages mensuels totaux de NUIT en 2018



ATTERRISSAGES % NUIT 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	6,12%	38,20%	7,64%	4,53%	15,45%	25,84%	9,32%	5,57%	8,89%	16,03%	1,91%	6,38%	12,02%
07L	0,00%	0,14%	0,00%	0,00%	0,08%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,18%	5,29%	0,96%
07R	0,00%	3,79%	10,81%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,97%
19	6,26%	3,93%	8,34%	7,90%	7,13%	2,65%	8,52%	7,03%	5,67%	4,97%	16,33%	8,41%	7,12%
25L	24,47%	17,28%	22,80%	27,71%	28,52%	23,68%	36,82%	37,58%	33,45%	20,24%	19,90%	27,27%	27,79%
25R	63,16%	36,66%	50,41%	59,85%	48,81%	47,83%	45,34%	49,82%	51,99%	58,76%	52,68%	52,65%	51,14%

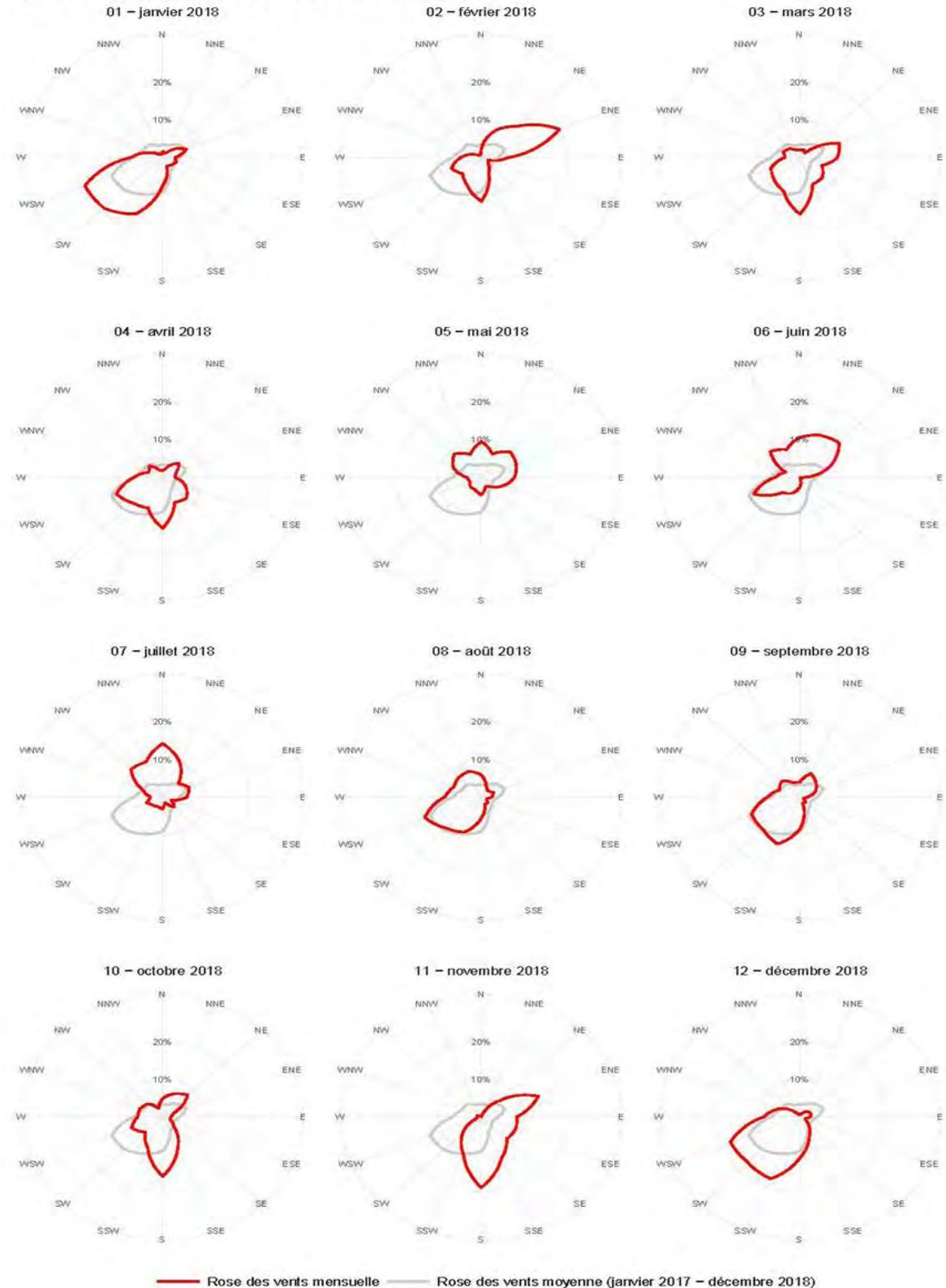


DECOLLAGES % NUIT 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,93%	0,28%
07L	0,74%	37,13%	12,27%	0,76%	10,85%	20,93%	5,51%	5,09%	1,91%	9,13%	6,49%	10,90%	9,87%
07R	0,74%	4,88%	4,40%	2,04%	3,55%	9,09%	3,86%	1,22%	2,39%	2,97%	1,46%	1,16%	3,18%
19	36,05%	21,95%	33,10%	35,11%	30,57%	19,03%	23,35%	38,49%	33,49%	34,25%	32,01%	25,52%	30,15%
25L	2,47%	1,36%	2,08%	3,31%	0,79%	2,33%	1,10%	4,89%	0,72%	1,37%	1,46%	4,18%	2,16%
25R	60,00%	34,69%	48,15%	58,78%	54,24%	46,30%	66,18%	50,31%	61,48%	52,28%	58,58%	57,31%	54,36%

4.5.7 Les roses de vent mensuelles en 2018

Roses des vents mensuelles à Zaventem, année 2018



4.5.8 Répartition par procédure aéronautique SID des décollages depuis les pistes 25R/L de 2016 à 2018

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

4.6 Les plaintes



4.6.1 Nombre d'habitants et densité de population

Commune	CP	nbre habitants (*)	Densité population hab / Km ² (**)
Région Bruxelloise			
Anderlecht	1070	118.920	6.671
Auderghem	1160	33.970	3.735
Berchem-Sainte-Agathe	1082	25.195	8.418
Bruxelles-Ville	1000	179.797	5.498
Etterbeek	1040	48.008	15.173



Evere	1140	41.588	8.196
Forest	1190	55.925	8.964
Ganshoren	1083	24.817	10.127
Ixelles	1050	86.675	13.635
Jette	1090	52.417	10.350
Koekelberg	1081	21.961	18.571
Molenbeek	1080	96.501	16.464
Saint-Gilles	1060	49.715	19.804
Saint-Josse-ten-Noode	1210	27.087	23.664
Schaerbeek	1030	131.547	16.340
Uccle	1180	82.742	3.591
Watermael-Boitsfort	1170	25.172	1.934
Woluwe-Saint-Lambert	1200	56.496	7.793
Woluwe-Saint-Pierre	1150	41.789	4.697

Brabant Flamand			
Asse	1730	33.104	663
Beersel	1650	25.241	835
Bertem	3060	10.007	334
Bierbeek	3360	10.066	252
Boortmeerbeek	3191	12.507	664
Dilbeek	1700	42.854	1030
Drogenbos	1620	5.678	2.247
Gooik	1755	9.165	232
Grimbergen	1850	37.445	967



Haacht	3150	14.565	473
Halle	1500	39.536	880
Herent	3020	21.686	660
Hoeilaart	1560	11.323	546
Holsbeek	3220	10.010	257
Huldenberg	3040	9.921	249
Kampenhout	1910	11.972	355
Kapelle-op-den-bos	1861	9.387	616
Kortenberg	3070	20.266	585
Kraainem	1950	13.689	2.358
Lennik	1750	9.083	293
Leuven	3000	101.488	1.790
Liedekerke	1770	13.271	1.308
Linkebeek	1630	4.667	1.147
Londerzeel	1840	18.751	513
Lubbeek	3210	14.555	312
Machelen	1830	15.451	1.329
Meise	1860	19.404	550
Merchtem	1785	16.573	443
Oud-Heverlee	3050	11.113	356
Overijse	3090	25.400	566
Pepingen	1670	4.468	121
Roosdaal	1760	11.632	536
Rotselaar	3110	16.803	443
Sint-Genesius-Rode	1640	18.393	803
Sint-Pieters-Leeuw	1600	34.214	843
Steenokkerzeel	1820	12.126	515
Ternat	1740	15.739	632



Tervuren	3080	22.412	675
Tielt-Winge	3390	10.739	242
Vilvorde	1800	44.707	2.049
Wemmel	1780	16.485	1.869
Wezembeek-Oppem	1970	14.234	2.056
Zaventem	1930	34.303	1.223
Zemst	1980	23.351	544

Brabant Wallon			
Braine-l'Alleud	1420	39.998	764
Grez-Doiceau	1390	13.670	241
La Hulpe	1310	7.343	469
Lasne	1380	14.240	301
Rixensart	1330	22.552	1.277
Waterloo	1410	30.304	1.434
Wavre	1300	34.385	820

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^{er} janvier 2019 (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>**

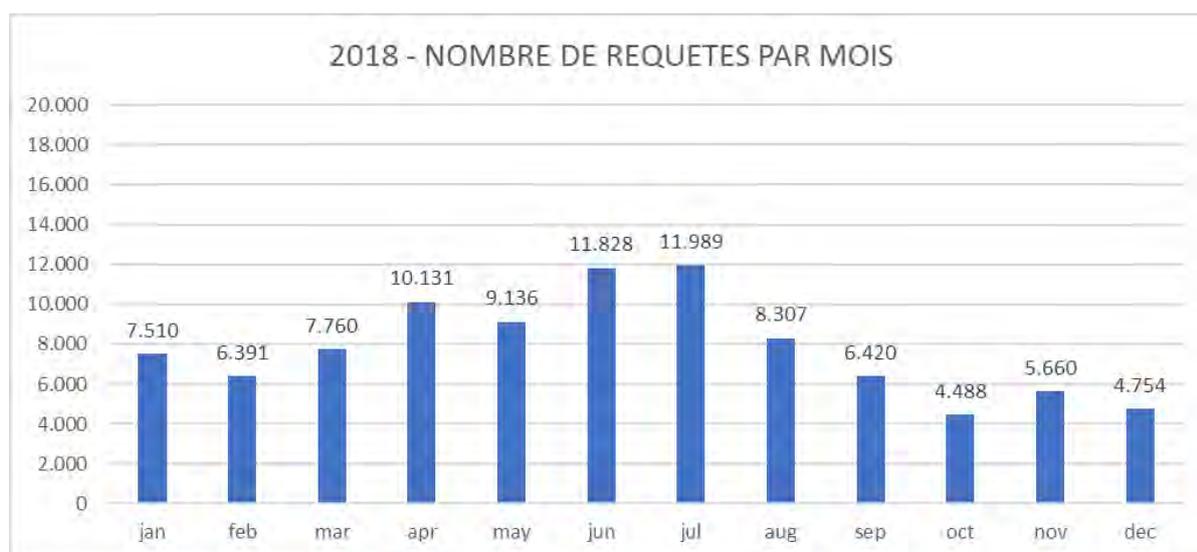
4.6.2 Evolution du nombre de plaintes (2002 - 2018)

Le total cumulé du nombre de dossiers traités et gérés de 2002 à 2017 atteint 14.361.410 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		

- 2018

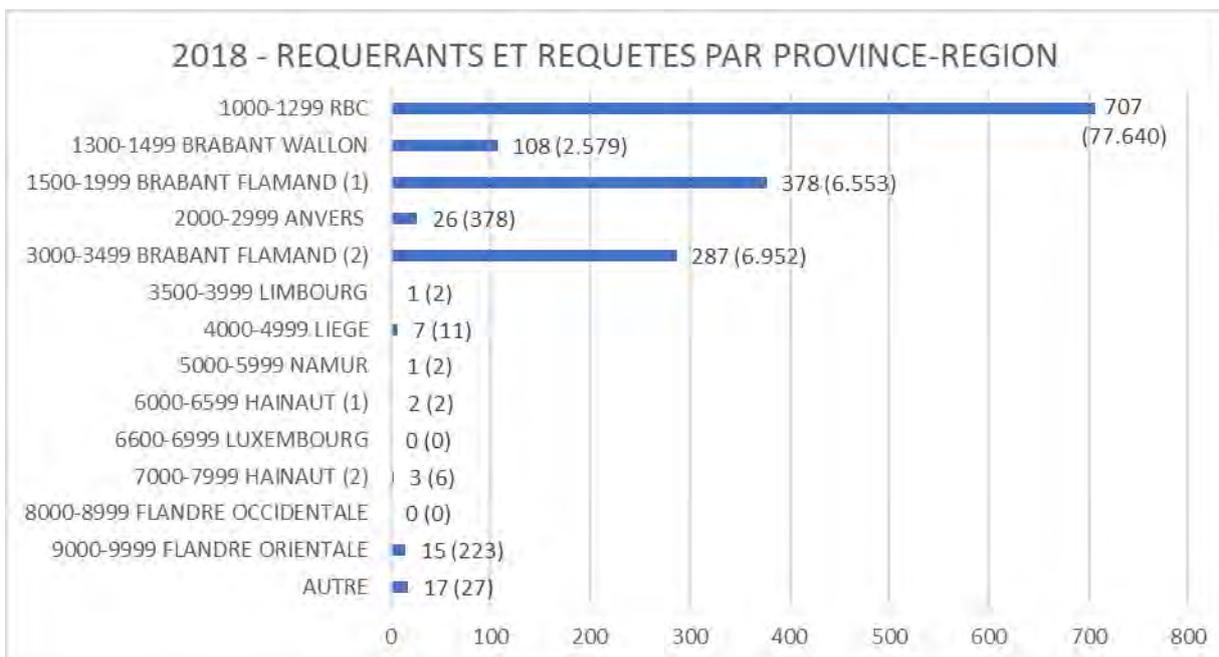
En 2018, 94.374 dossiers ont été introduits par 1.552 personnes différentes.

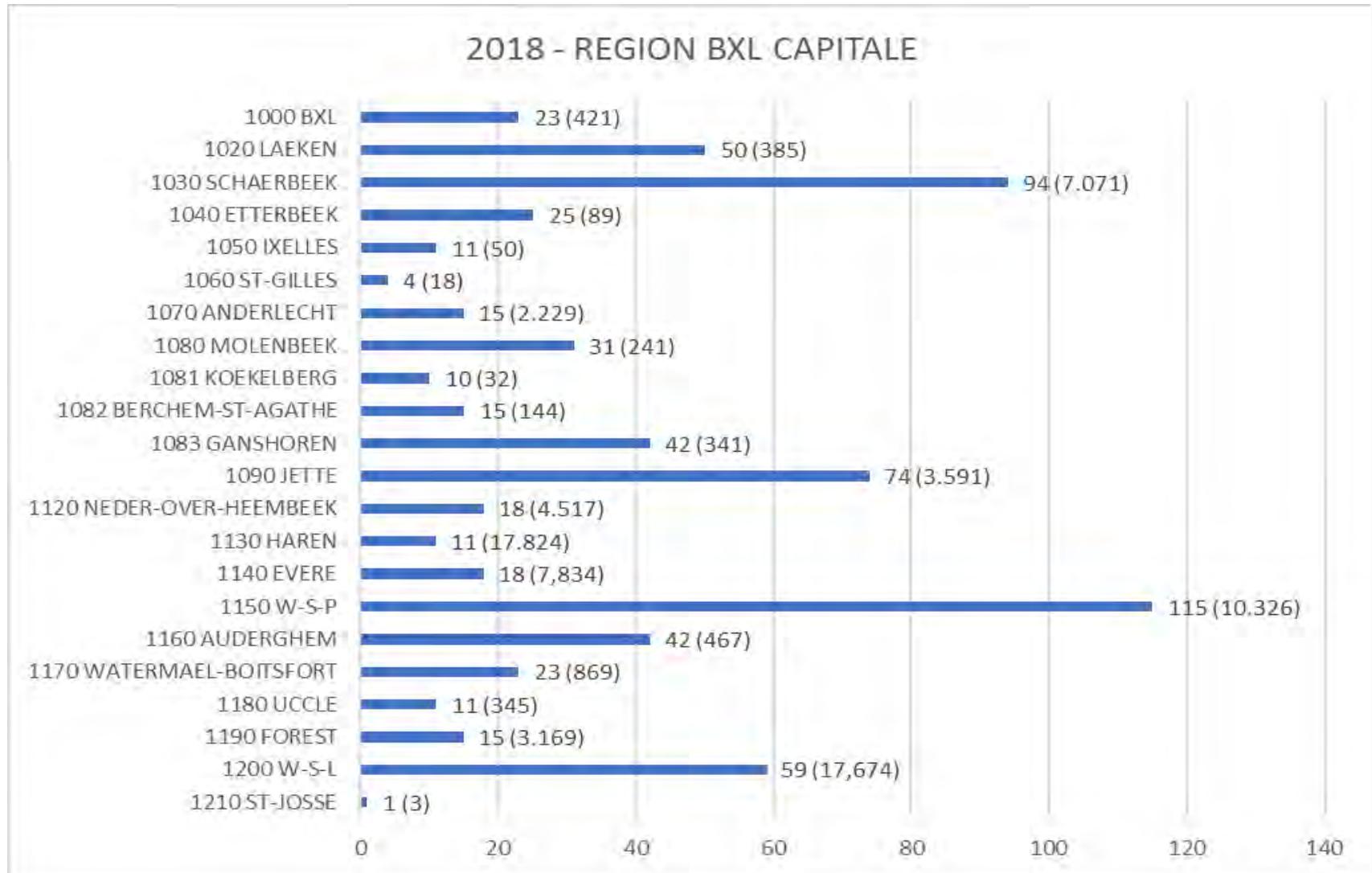


4.6.3 Répartition par Région des requêtes et des requérants

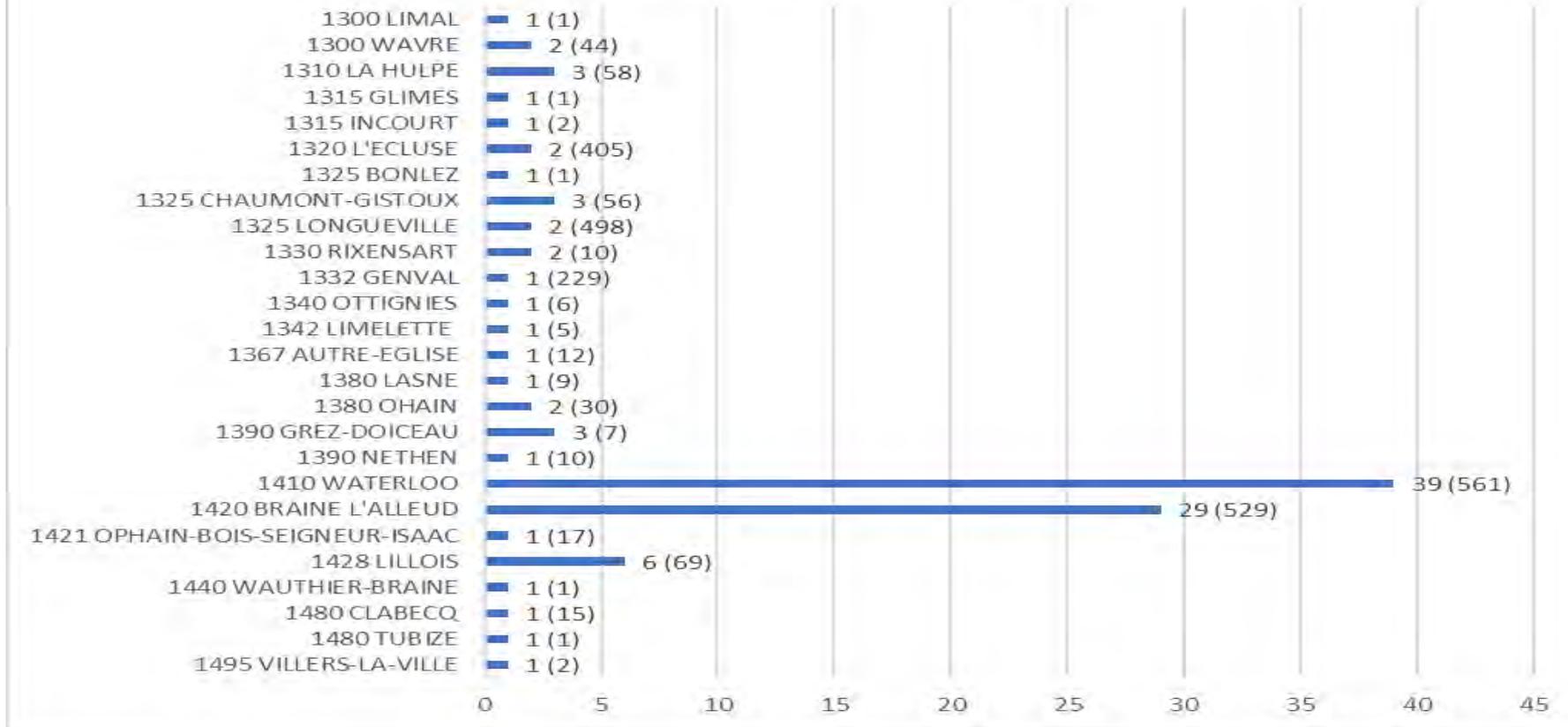
- 2018 / Répartition par Région / Province / Commune / sous-commune du nombre de requérants et requêtes introduites auprès du Service de Médiation

Voici la répartition annuelle des requérants et requêtes par province / Région.

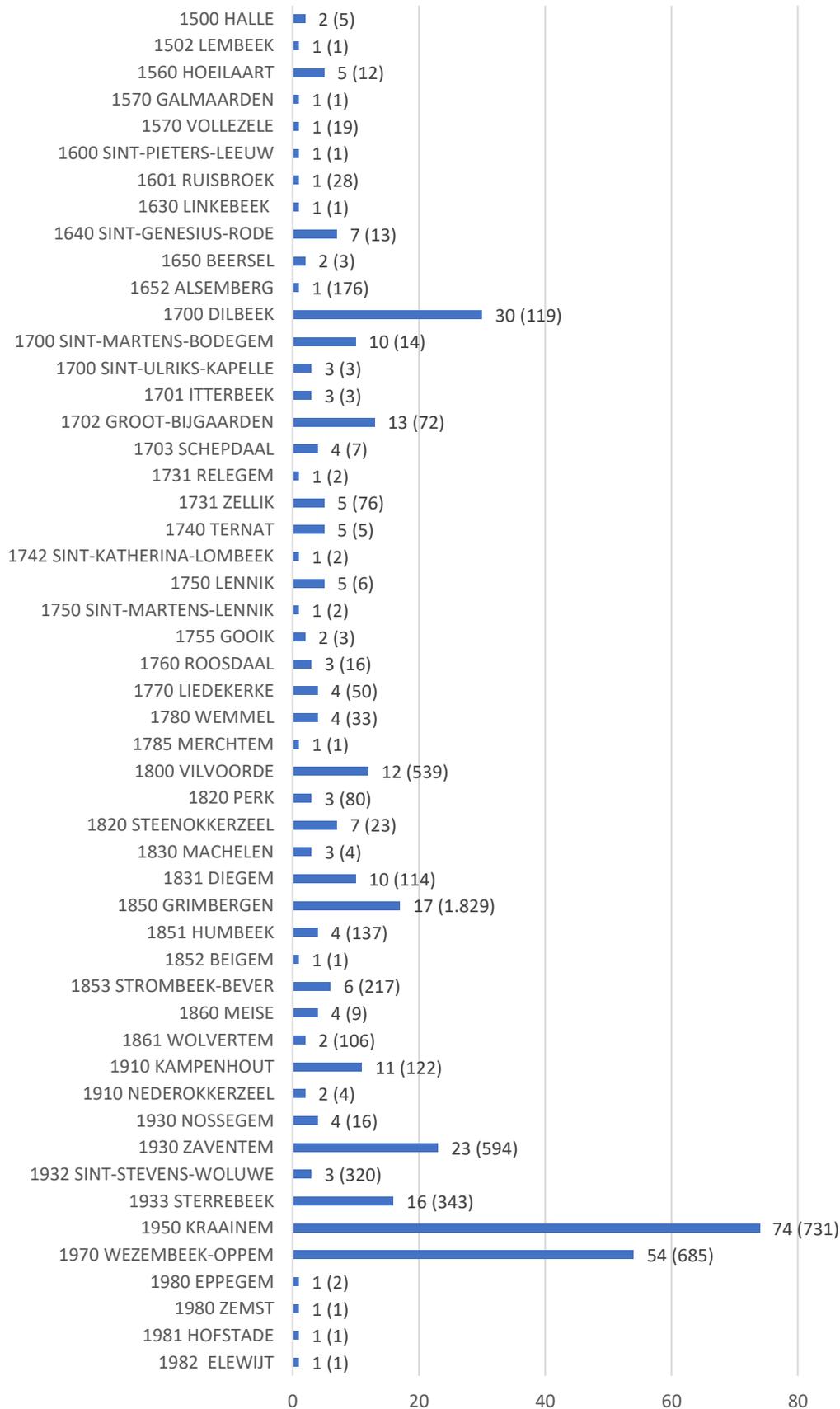




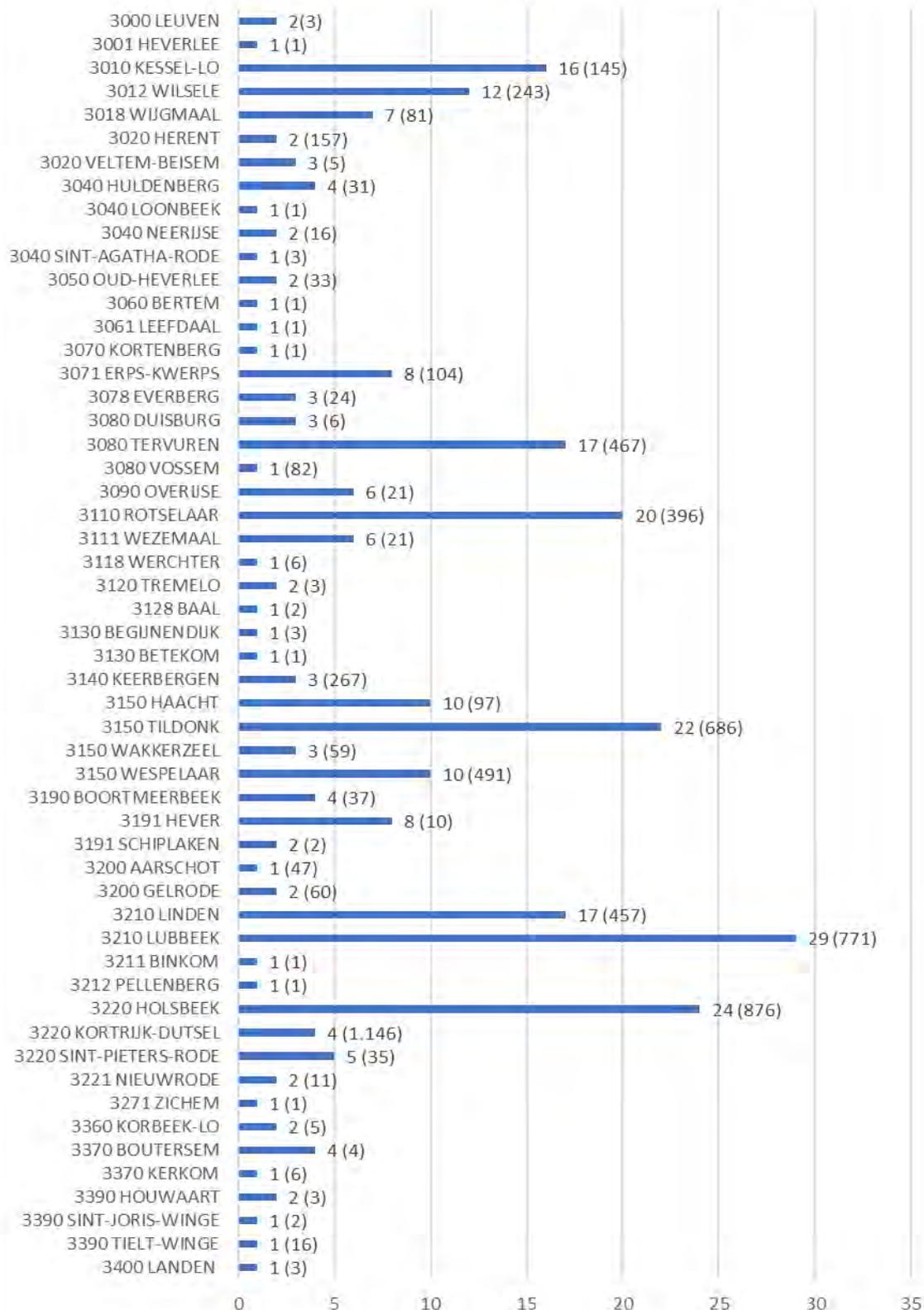
2018 PROVINCE BRABANT WALLON



2018 - PROVINCE BRABANT FLAMAND (1500-1999)



PROVINCE BRABANT FLAMAND (CP 3000-3499)



Direction Générale et Conception

Philippe Touwaide

Réalisation et Lay-Out

Juan Torck

Emily Delbaer

Aurélie Dupont

Joy Salander

Crédits photos

Joy Salander

Philippe Touwaide

Comm & Komm

Ozzy Productions

Collecte des données

Philippe Touwaide

Juan Torck

Sources des données

Airportmediation

Brussels Airport Terminal Company (BATC)

Belgocontrol

Brussels International Airport Company (BIAC)

Ministère des Communications

Régie des Voies Aériennes

SPF Mobilité et Transports

Brussels Airport Company (BAC)

Archives personnelles Philippe Touwaide



Service de Médiation du Gouvernement Fédéral
pour l'Aéroport de Bruxelles-National
c/o Belgocontrol Site de Steenokkerzeel Local S.1.3.16
Chaussée de Tervueren, 301 à Steenokkerzeel

☎ +32.2.206.28.24

✉ airportmediation@icloud.com

www.airportmediation.be

*Editeur Responsable : Philippe Touwaide,
Directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National*