

Pistes pour un aéroport « durable » à Bruxelles

Le Plan de Dispersion des trajectoires d'avions à l'Aéroport de Bruxelles-National est entré en service pour les vols de nuit le 22 mars 2004 et pour les vols de jour le 18 avril 2004.

Cette ultime décision politique, d'une longue série de changements successifs dans la ligne de conduite du Gouvernement Fédéral pour une politique aéroportuaire stable et durable, a également suscité de nombreuses contestations dans toutes les zones situées autour de l'aéroport :

- 222.000 plaintes introduites en 2005
- 7.500 manifestants en 2004
- 17.500 pétitionnaires contre la dispersion en 2003 et 7.000 contre la concentration en 2002
- 3.201 plaignants devant les Tribunaux en 2005
- 8 décisions de justice condamnant l'Etat belge dans sa gestion aéroportuaire en 2005

Le trafic aérien à Bruxelles-National stagne pourtant à 253.257 mouvements annuels en 2005 (228.690 de jour et 24.567 de nuit), loin du chiffre record de l'an 2000 (326.042 mouvements).

Malgré le fait que certains types d'avions ont été d'abord éliminés la nuit (*limite de quota de bruit - Quota Count - fixée d'abord à maximum 20, puis 16, puis 12 ; ensuite interdiction d'utilisation de nuit des avions re-certifiés - hushkit -*) et par après en début de journée (*limite de quota de bruit entre 06 et 07 heures*) ; jamais, pourtant, les plaintes liées au trafic aérien de et vers Bruxelles-National n'auront été si fortement exprimées de tous côtés.

Seul un développement harmonieux et durable de l'aéroport, 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 :

- 1971 à 2002 : sélection des pistes en fonction des vents dominants, piste 25 préférentielle
- 31 octobre 2002 : phase préparatoire de la concentration de nuit par de nouvelles routes sur le nord
- 26 décembre 2002 : projet annulé de concentration de nuit de tous les vols sur le nord
- 15 mai 2003 : légère dispersion de nuit dans la concentration partielle
- 12 juin 2003 : dispersion accentuée de nuit dans la concentration partielle
- 22 juillet 2003 : dispersion accentuée de nuit dans la concentration partielle sans limite de quota
- 22 mars 2004 : dispersion de nuit par changement de pistes
- 18 avril 2004 : dispersion de jour par changement de pistes mais uniquement le week-end
- 28 avril 2005 : dispersion restreinte sans utilisation préférentielle de la piste 02*
- 22 mai 2005 : dispersion restreinte le samedi sans utilisation de la piste 20
- 28 octobre 2005 : projet de dispersion par concentration rotative d'utilisation des pistes

Résoudre cette problématique en suscitant la réflexion

Sans cadre juridique stable, sans 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 » à la crise actuelle née de l'instabilité du Plan de Dispersion, de successions de décisions politiques contradictoires ou inappliquées et de diverses décisions judiciaires ; cette réflexion pourrait s'articuler autour des 5 pistes de réflexion suivantes :

1. **éliminer les avions les plus bruyants et mieux contrôler le ciel, avec sanctions si nécessaire**
2. **revenir à la situation « historique » qui était en vigueur avant le Plan de Dispersion**
3. **procéder à une évaluation du Plan de Dispersion sur base d'un cadastre du bruit**
4. **apporter des adaptations ou corrections à l'actuel Plan de Dispersion**
5. **adopter un autre Plan de Dispersion avec d'autres schémas d'utilisation de pistes de routes et de couloirs aériens**

Tel est le but de cette présente étude, 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.

1. Réduction des nuisances - Autorité de contrôle et de sanction

La question des nuisances environnementales et sonores engendrées par les survols d'avions devrait, prioritairement pouvoir être traitée par des actions concrètes à la source-même du bruit, à savoir les avions les plus particulièrement bruyants. Ces mesures auraient le mérite de bénéficier à tous les riverains, où qu'ils résident :

- Réduction du quota individuel de bruit la nuit à **8 QC** (au lieu de 12 QC actuellement)
- Création d'un quota individuel de bruit le matin de **12 QC** (de 06/07 à 08 heures)
- Création d'un quota individuel de bruit en soirée de **12 QC** (de 21 à 23 heures)
- Création du quota individuel de bruit de jour à **48 QC** (de 08 à 21 heures)
- Extension de la plage horaire d'exploitation « nuit » jusqu'à 07 heures du matin (de 23 à 07 heures)
- Interdiction générale de la procédure de puissance réduite des moteurs au décollage
- Décollage obligatoire de tous les avions depuis le seuil extrême de chaque piste
- Limitation du poids maximum des avions au décollage la nuit (**maximum 150 tonnes**)
- Augmentation et déplaçonnement des taxes d'atterrissage-décollage la nuit, en matinée et en soirée
- Interdiction de vol la nuit pour les avions gros porteurs de type MD-11, Airbus A.300 B.4, Airbus A.330, Airbus A.340 et Boeing 767
- Planification avec les opérateurs aériens pour arriver à une nuit sans mouvement du samedi soir au dimanche matin
- Instauration d'une période de « **grand calme** » la nuit sans aucun mouvement d'avion, ni atterrissage ni décollage, entre 01 heure 00 et 03 heures 00 du matin
- Concentration des atterrissages de nuit obligatoirement avant 01 heure du matin

- Aucun décollage de nuit avant 03 heures du matin
- Limitation du nombre maximum d'avions tolérés annuellement la nuit
- Limitation du nombre maximum de décollages tolérés annuellement la nuit
- Limitation du nombre maximum d'atterrissages tolérés annuellement la nuit

Un aéroport soucieux d'un développement économique et environnemental durable doit aussi pouvoir être contrôlé afin de garantir la performance des procédures aériennes qui sont opérées.

Ainsi une « **Autorité de contrôle des Nuisances Aériennes** » neutre, indépendante et scientifique doit être créée sur le modèle français de l'**ACNUSA** afin de :

- veiller au strict respect de toutes les procédures aériennes, des changements de pistes suite au vent, des taux de montées, des types d'avions admis de jour ou de nuit, des quotas de bruit, des altitudes de virages pratiquées, des couloirs aériens utilisés ainsi que du décollage obligatoire depuis le seuil de piste
- dresser des infractions, amendes et sanctions aux compagnies et autorités (Biac, Belgocontrol) qui ne respecteraient pas les législations et procédures aériennes
- contrôler les niveaux de bruit enregistrés tout autour de l'Aéroport par un **réseau étendu de sonomètres** dûment installés **sous tous les couloirs aériens** des différentes pistes
- dresser un rapport environnemental annuel sur les politiques mises en œuvre par tous les acteurs aéroportuaires afin de diminuer la charge sonore environnementale tout autour de l'aéroport pour tous les riverains dans toutes les zones et toutes les régions
- maintenir le dialogue et la transparence de l'information entre tous les acteurs aéroportuaires avec les communes, les régions, les associations, les riverains et les groupements environnementaux

2. Retour à la situation « historique » d'utilisation des pistes

Une idée serait de reprendre l'ancien système préférentiel d'utilisation des pistes qui fut « **historiquement** » en service de **1971 à 2003**, avec les normes de vent classiques mais **avec les actuelles routes** adaptées de **2006** soit :

→ JOUR de 06 à 23 heures locales :

Lundi au dimanche : atterrissages 25 R + L, décollages 25 R

Week-end : procédure spéciale pour les départs vers CIV sur Route « Chabert (à substituer par la route du Canal ?) » du vendredi 23 heures au lundi 06 heures locales

→ NUIT de 23 à 06 heures locales :

Lundi au dimanche : atterrissages 25 R + L, décollages 20 (destinations HUL uniquement soit Olno, Sprimont, Rousy, Pites, Sopok), 25 R (destinations Nicky, Helen, Denut, Civ par le Ring et route de Contournement « Zoulou » utilisée uniquement pour des raisons de performance de certains avions)

Week-end : procédure spéciale pour les départs vers CIV sur Route « Chabert (à substituer par la route du Canal ?) » du vendredi 23 heures au lundi 06 heures locales

→ **Valeur des normes de vent :**

Pistes 25 préférentielles de jour, 20 et 25 de nuit : une piste mieux orientée dans le sens du vent sera utilisée **UNIQUEMENT** si les normes de vent excèdent **8** noeuds de vent arrière **SANS** rafales et **20** noeuds de vent latéral sur la piste 25.

« *Selection of Runway-in-use des Aeronautical Information Publication* » version du 19 janvier 2006 décrit à l'alinéa 7.2 les circonstances suivantes sous lesquelles le système d'utilisation préférentielle des pistes n'est **PAS** le facteur déterminant dans le choix des pistes utilisables :

- pistes 25 droite, 25 gauche, 07 gauche et 07 droite : quand les pistes sont sèches ou mouillées et que les valeurs de composantes de vent latéral et/ou de vent arrière (**SANS** rafales) dépassent respectivement **20** nœuds et **8** nœuds.
- Lorsque les pistes sont souillées ou lorsque le freinage est moins que bon.
- En cas d'opérations avec peu de visibilité.
- Lorsque des pistes alternatives sont demandées successivement par les pilotes pour des raisons de sécurité.
- Lorsqu'un changement brutal de vent a été rapporté ou prévu, ou lorsqu'un orage est prévu qui pourrait affecter les arrivées ou les départs.

3. Evaluation du Plan de Dispersion sur base d'un cadastre du bruit

Lors du Conseil des Ministres du 3 décembre 2003 mené via « la procédure écrite » au sujet du dossier des « vols de jour et de nuit – Politique en matière de bruit », a été adopté un accord de principe sur une politique cohérente en matière de bruit au sujet des vols de jour et de nuit pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

La notification de la décision du Conseil des Ministres est la suivante : « *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 sur l'actuel Plan de Dispersion :

- régime **provisoire**
- décision à **réexaminer**
- **évaluation complète** du Plan de Dispersion
- **validation** du Plan de Dispersion **par un cadastre de bruit**

Aucune de ces **4 conditions adoptées** en décembre 2003 n'a à ce jour été remplie, il pourrait être judicieux de procéder en 2006 à un **réexamen** de cette **décision provisoire** sur base d'une **évaluation complète** du Plan de Dispersion qui serait **validée par un cadastre de bruit** ; cadastre que l'accord de Gouvernement Fédéral du 10 juillet 2003 envisageait déjà en vue de procéder à une répartition (et non dispersion ?) équitable des nuisances en fonction de la densité de population et/ou des zones survolées.

4. Adaptations ou corrections de l'actuel Plan de Dispersion

Si le pouvoir décisionnel souhaite maintenir sa politique de dispersion des nuisances par une utilisation sélective des pistes, certaines imperfections et faiblesses du Plan mis en service en 2004 devraient être adaptées ou corrigées :

- Théoriquement le Plan de Dispersion est toujours une décision **provisoire**
- Opérationnellement et structurellement toutes les pistes ne sont pas comparables entre elles
- La capacité aéroportuaire à garantir en journée la semaine ne permet que l'utilisation exclusive des pistes 25 afin de respecter les obligations contractuelles de Biac et Belgocontrol contenues dans leurs contrats de gestion respectifs, ce qui empêche toute dispersion en semaine
- La dispersion n'est réalisée que la nuit et le week-end, soit uniquement pendant les heures de repos
- Des obstacles en bout de certaines pistes ne permettent pas tous les types de trafic sur ces pistes
- Certaines pistes ne sont pas du tout équipées pour des atterrissages aux instruments (I.L.S.)
- Certaines pistes sont moins bien équipées pour des atterrissages par mauvaise visibilité
- Les pistes n'ont pas toutes la même longueur ni la même largeur
- Des décisions de justice - à respecter - interdisent l'utilisation de certaines pistes dans certaines conditions et à certaines périodes

ATTENTION : Certaines propositions énoncées ci-après sont parfois ou contradictoires ou complémentaires ou se chevauchent ou ne peuvent pas être appliquées simultanément !

a. Au niveau des zones survolées :

Zone 1 – Diegem bout de la piste 25 R décollage et 07 L atterrissage

- envisager d'ajouter une ou deux nuits sans décollages pour cette zone, soit les deux autres nuits de la semaine à trafic moins important, les nuits du vendredi soir au samedi matin et/ou du dimanche soir au lundi matin.

Zone 2 – Zaventem bout de la piste 25 L décollage et 07 R atterrissage

- veiller à ce que la nuit du samedi au dimanche soit réellement libre de tout trafic de décollage.

Zone 3 – Wezembeek bout de la piste 02* atterrissage, de la piste 20 décollage ainsi que survolée par les virages vers la gauche depuis les pistes 25R et 25

- contrairement à ce qui a été affirmé, cette zone n'est pas du tout libre de tout trafic pendant la semaine, un réel problème se pose pour cette zone qui se trouve sous les trajectoires de 4 pistes différentes (pistes 02* et 20 en survol direct, et pistes 25R et 25 L en survol avec virage à gauche).

Zone 4 – Kortenberg bout de la piste 07 R décollage et 25 L atterrissage

- les procédures de décollage 07 R ont été partiellement améliorées, mais un survol plus lointain des zones non bâties devrait être intensifié avant que les avions ne virent à droite pour éviter le survol des villages d'Erps-Kwerps, Kortenberg, aussi de Bertem, Neerijse, Veltem, Oud-Heverlee, Huldenberg.

Zone 5 – Steenokkerzeel bout de la piste 07 L décollage et 25 R atterrissage

- les procédures de décollage 07 L pourraient être améliorées par un survol plus lointain des zones non bâties

Zone 6 – Perk bout de la piste 02 décollage et 20 atterrissage

- cette zone n'est actuellement que peu survolée de façon préférentielle

b. Au niveau des procédures, piste par piste :

Atterrissages

02*

Lors de son utilisation, la piste 02* est utilisée par tous les atterrissages. Un cas de concentration unique des atterrissages qui est, dans ce cas de figure, totale au-dessus d'une et une seule région sur un couloir très étroit de survol. Les normes de vent rabaisées créent une utilisation potentielle à 25 % du temps de cette piste. La dispersion « naturelle » climatique suffit déjà bien largement quant à l'utilisation de cette piste.

ATTENTION : L'Arrêt n° 2004/AR/458 de la Cour d'Appel de Bruxelles du 17 mars 2005 « ordonne la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage telle qu'elle résulte de l'application du « plan Anciaux bis » dans l'attente d'un réexamen et de l'adoption, par l'Etat belge, d'une approche plus équilibrée des nuisances sonores résultant des atterrissages en piste 02 ou de la décision judiciaire à intervenir au fond ». Cette décision est signalée par une «*» à côté de 02* dans cette note.

Problèmes :

- La totalité des atterrissages arrivent en 02* sur un et un seul couloir concentré d'approche
- L'utilisation de la 02* pour cause de vent est totalement imprévisible
- L'utilisation de la 02* est fortement en hausse depuis quelques années en fonction des changements climatiques (voir chiffres détaillés infra), la 02* étant utilisée aussi bien par vent de Nord que d'Est
- Approches courbes au-dessus de l'Est de Bruxelles par certains vols (dont les vols militaires) qui sont plus bruyants
- Utilisation « **sous-préférentielle** » par renversement en remplacement de la piste 20 (voir infra)
- Interdiction d'utilisation préférentielle dans tout Plan suite à un Arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles

Propositions :

- N'utiliser la 02* uniquement que par un fort vent de Nord, sans utilisation préférentielle
- Définir une norme de vent arrière stable et définitive, de jour et/ou de nuit
- Retarder au-delà de 06 heures du matin les premiers atterrissages d'avions commerciaux
- Supprimer le principe du « renversement sous-préférentiel » de la 02* (voir infra)

07 Right et 07 Left

- Possibilité d'atterrissages visuels surtout sur la 07 Left (et/ou la 07 Right) par bonne visibilité et par fort vent d'Est, cette utilisation ne nécessite pas d'ILS et a pour but de diminuer l'utilisation trop intensive de la 02* en atterrissages concentrés
- Approches courbes vers la 07 Left par le Plateau du Heysel, le Domaine Royal, la Gare de formation de Schaerbeek et survol final d'Haren et Diegem vers le seuil de piste
- Définir une norme de vent arrière stable et définitive, de jour et/ou de nuit

20

Le plan ne prévoit que peu d'atterrissages préférentiels sur cette piste : les mardi, jeudi et samedi matin de 03 à 06 heures locales.

Le dimanche la piste 20 est utilisée pour tous les décollages conjointement avec des atterrissages sur les pistes 25, c'est pour cette raison que les décollages « 20 » vers la droite ne virent qu'à partir de 1.700 pieds afin d'éviter de possibles conflits avec les atterrissages interrompus « **overshoots** » sur la piste 25 Left ; ce qui crée un survol supplémentaire de la zone 3

Propositions :

- Utilisation exclusive en « **single runway** » le dimanche de 6 à 17 heures pour tous les atterrissages afin que le virage de jour des décollages 20 vers le Nord se fasse à 700 pieds
- Utilisation partielle la semaine pendant les heures creuses en remplacement du dimanche à condition que les décollages se fassent depuis le seuil de piste, et uniquement pour les avions légers avec un poids maximum au décollage de 150 tonnes
- Définir une norme de vent arrière stable et définitive, de jour et/ou de nuit
- Retarder au-delà de 06 heures du matin les premiers atterrissages d'avions commerciaux

25 Right et 25 Left

Les deux zones 4 et 5 concernées par l'utilisation de ces pistes à l'atterrissage n'ont aucune période réelle de calme ou de repos, même si les atterrissages ne survolent que des zones la plupart « non aedificandi ».

Propositions :

- Pas de mouvements d'avions sur les pistes 25 en atterrissage le dimanche de 6 à 17 heures, ces atterrissages du dimanche se feraient alors par une utilisation de la piste 20 (single runway 20) en atterrissage (voir supra)
- Aucun mouvement d'avion pendant la nuit du samedi au dimanche donc aucun atterrissage
- Alignement obligatoire des atterrissages 25 Right depuis la balise Bruno (Heist op den Berg)
- Alignement obligatoire des atterrissages 25 Left depuis la balise Flora (Geetbets)
- Interdiction des approches courbes qui s'insèrent par le Nord dans les atterrissages
- Retarder au-delà de 06 heures du matin les premiers atterrissages d'avions commerciaux
- Définir une norme de vent arrière stable et définitive, de jour et/ou de nuit

Décollages

02

- Pas de remarques fondamentales pour les décollages, la zone 6 est relativement bien évitée avec les avions qui virent en sortie de piste soit vers la droite soit vers la gauche dans le but d'éviter le survol du quartier résidentiel « Zonnebos »
- Reprendre la route unique « optimisée » du bureau A.A.C. (procédure Golf)
- Définir une norme de vent arrière stable et définitive, de jour et/ou de nuit

07 Right

- Imposer un décollage obligatoire depuis le début de piste
- Altitude à atteindre avant d'effectuer les virages au décollage devrait être portée absolument au-delà de 1.700 pieds (2.200 pieds par exemple) afin de ne pas survoler les villages de Kortenberg et Erps-Kwerps (mais sans survol de Herent, Leuven et Kessel-Lo), concentration des trajectoires
- Montée rectiligne jusqu'à 4.000 pieds avant virage en direction de la balise de destination
- Reprendre la route unique « optimisée » du bureau A.A.C. (procédure Kilo)
- Les avions ne pourraient virer vers la droite qu'à partir du moment où ils survolent l'Outer Marker de la 25 Left ou le sonomètre 16 (Veltem-Beisem) soit au-dessus de zones non urbanisées
- Tous les décollages devraient suivre la trajectoire actuelle, de jour comme de nuit, des avions qui suivent la procédure de départ vers Chièvres avec montée plus longue avant de virer
- Définir une norme de vent arrière stable et définitive, de jour et/ou de nuit

07 Left

- Imposer un décollage obligatoire depuis le début de piste
- Piste à réserver uniquement pour les décollages vers la gauche en direction des balises Nicky, Helen et/ou Denut (et éventuellement aussi ceux vers Chièvres)
- Les avions ne pourraient virer vers la gauche qu'à partir du moment où ils survolent l'Outer Marker de la 25 Right (Kampenhout) soit au-dessus de zones non urbanisées, concentration des trajectoires
- Mettre tous les décollages vers Chièvres sur la 07 Left afin de soulager le trafic sur la 07 Right
- Piste de moindre bruit pour tous les avions gros porteurs
- Définir une norme de vent arrière stable et définitive, de jour et/ou de nuit

20

- Définir une norme de vent arrière stable et définitive, de jour et/ou de nuit
- Imposer un décollage obligatoire depuis le seuil de piste (2.987 mètres), et non à partir de l'intersection Bravo One avec une distance réduite de décollage de 2.647 mètres (et parfois même depuis l'intersection Echo Six avec une distance encore plus réduite de 2.190 mètres)



- Définir une limite maximale de poids au décollage afin de respecter les performances limitées des avions gros porteurs sur la piste moins longue
- Virage direct vers la gauche à 700 pieds pour monter au-dessus de l'autoroute de Leuven au moins jusque Bertem afin d'éviter le survol de la zone 3 pour les routes vers Huldenberg
- Meilleure dispersion des décollages de jour dans la zone 3, sur 3 axes, afin d'éclater la concentration des survols actuellement endurée sur Sterrebeek, Wezembeek-Oppem et Tervuren principalement
- Reprendre l'utilisation de la route optimisée définie par le bureau de consultants A.A.C. (procédure Mike) afin d'éviter le survol des villages de Sterrebeek, Wezembeek-Oppem et Tervuren
- Virage de jour à 700 pieds vers la droite (au lieu de 1.700 pieds) lors de l'utilisation exclusive de la 20 en complément d'atterrissages 20 à imposer chaque dimanche entre 06 et 17 heures afin d'éviter les zones habitées de la zone 3
- Reprendre tout simplement l'ancienne version de la route vers Chièvres soit la Civ 4 Lima qui ne posait aucun problème de trajectoire, car la route Civ 7 Lima survole encore des quartiers fort urbanisés
- La route Rousy 3 November / Pites 3 November poserait problème car elle ne semblerait pas conforme aux accords de Gouvernement quant à sa description, elle n'effectuerait pas un virage immédiat vers la gauche en sortie de piste à 700 pieds, mais bien un virage beaucoup plus lointain à partir du moment où les avions atteignent l'altitude de 2.000 pieds

25 Right

- Définir une norme de vent arrière stable et définitive, de jour et/ou de nuit
- Imposer un décollage obligatoire depuis le seuil de piste (3.638 mètres), et non à partir des intersections Bravo One (3.225 mètres), Bravo Three (2.780 mètres) ou Bravo Five (2.040 mètres) qui réduisent fortement la longueur de piste disponible
- Meilleur éclatement des décollages de jour dans la zone 1, avec des altitudes différentes de virage vers la droite pour les routes vers Helen, Denut, Nicky et Chièvres afin d'éclater la concentration des survols actuellement endurée sur Diegem, Haren, Neder-Over-Hembeek, Strombeek-Bever et Laeken principalement : 700 pieds Nicky, 1200 pieds Helen, 1.700 pieds Denut et 2.200 pieds Chièvres par exemple
- Revenir à une montée rectiligne dans l'axe de piste de tous les décollages jusqu'à l'altitude de 2.000 pieds pour les avions à hélice et 3.000 pieds pour les avions à réaction telle qu'en vigueur dans les années 70 (anciennes procédures directes vers les balises)
- Faire monter tous les décollages dans l'axe de piste par une procédure de prise d'altitude rectiligne jusqu'à l'altitude de 4.000 pieds (tout sur la route actuelle des gros porteurs)
- Faire suivre par des « way-points » le trajet actuel de la CIV 1 C afin de décharger Haren, Neder-Over-Hembeek et Laeken, en la mettant strictement au-dessus du Ring R.0 de Bruxelles et redéfinir correctement la trajectoire de cette route
- Transférer la route de Chièvres (actuellement CIV 1 C) sur la route du canal (CIV 7 D) de jour comme de nuit pour décharger Neder-Over-Hembeek, Laeken et Strombeek-Bever
- Déplacer la CIV 1 E ou la CIV 2 Q (Route Chabert) le long du canal sur le même axe que la route de nuit (CIV 7 D) pour les vols de jour vers CIV pendant le week-end uniquement
- Transférer les routes vers Nicky, Helen et Denut sur la trajectoire de la route du Ring R.0 jusqu'à Zellik, de là diriger ces 3 routes vers la balise AFI d'Affligem en survolant l'autoroute E.40 vers



- Oostende, puis éclatement des routes à hauteur de la balise AFI d'Affligem vers leur destination ; ceci permet d'enlever tout survol d'avion à Grimbergen, Meise, Wemmel, Merchtem et Vilvoorde
- La route DENUT 3 C « Palais Royal » devrait plus être rabattue vers le Ring R.0 de Bruxelles afin de ne pas frôler la zone EBP-1 « Domaine Royal » interdite pourtant de tout survol sans dérogation
 - Meilleur éclatement des décollages de jour qui virent et survolent la zone 3, sur trois axes, au-dessus d'Huldenberg, sur Huldenberg et reprendre le projet initial de vols vers Huldenberg passant par Auderghem et Jezus-Eik afin de faire éclater la concentration de jour sur l'Oostrand, les décollages voleraient directement vers leur balise à partir du moment où ils atteignent l'altitude autorisant le virage (attention aux conflits avec les espaces aériens de Beauvechain et l'approche de Charleroi)
 - Prévoir des altitudes différentes de virage pour les virages vers la gauche, afin de permettre une meilleure dispersion sur la zone 3 : 1.700 pieds pour les Lno et Spi, 2.000 pieds pour les Sopok, et 2.200 pieds pour les Rousy et Pites
 - Déplacer certains avions qui volent vers Hul sur la route de contournement par le Ring, procédure Zoulou, ce de jour, afin de soulager la zone 3 et d'atténuer les effets de la forte concentration des survols sur cette zone
 - Déplacer certains avions lourds à 2 et 3 réacteurs (Airbus A.300 B.4, Airbus A.330, DC-10, MD-11, Lockheed Tristar L-101) vers Hul sur la route de montée tout droit à 4.000 pieds, ce de jour, afin de soulager la zone 3 et d'atténuer les effets de la forte concentration des survols sur cette zone
 - Supprimer l'Arrêté royal du 14 avril 1958 (Moniteur belge du 20 avril 1958, page 2948) portant interdiction de survol de la zone comprenant l'Exposition Internationale et Universelle de Bruxelles 1958 et ses abords (qui n'a jamais été abrogé à la fin de la tenue de cette Exposition Universelle)
 - Utilisation simultanée des pistes 25 R + L pour les décollages pendant les heures creuses en n'autorisant que les décollages avec virage vers la droite sur la piste 25 droite, et que les décollages avec virage vers la gauche (maximum 150 tonnes) sur la piste 25 gauche ; ce afin de soulager fortement le survol immédiat en bout de piste 25 R de Diegem et Haren
 - Définir toutes les routes avec des « way-points »

25 Left

- Cette piste n'est pas équipée pour les décollages, puisqu'une voie de circulation au sol (taxi way) et une aire d'attente manquent afin de mener les avions au seuil de piste
- Longueur totale de 3.211 mètres n'est disponible uniquement que par une manœuvre de « **back track** » (pivotement de l'avion de 180° ou half-turn) à partir de l'intersection Charlie One
- Définir une norme de vent arrière stable et définitive, de jour et/ou de nuit
- La longueur disponible depuis l'intersection Charlie One (2.190 mètres) permettrait des décollages de jour d'avions légers de type Avro en direction de la balise Hul afin de soulager Haren et Diegem
- Utilisation une nuit supplémentaire (vendredi soir ou dimanche soir) pour soulager le survol intensif de la zone 1 de Diegem et Haren
- Autorisation de décollages pendant les heures creuses en n'acceptant que les décollages avec virage vers la gauche à 700 pieds (max. 150 tonnes) sur la piste de gauche pour soulager Diegem et Haren
- Pourquoi maintenir 2 procédures différentes d'altitude à atteindre pour le virage vers la gauche, soit une à 700 pieds (Spi/Lno) et une autre à 1.700 pieds (Sopok/Rousy/Pites) ?
- Toutes les procédures de départ doivent virer à 700 pieds en sortie de piste, sauf les routes vers Chièvres

5. Divers schémas envisageables d'exploitation des vols de nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National

a. Schémas contestés, impraticables ou rendus inapplicables par décisions de justice* :

1. **Concentration 25R Nord** : tous les décollages sur 25 R avec suivi des routes optimisées jusqu'au point d'éclatement selon les routes d'A.A.C. (projet de 2002 qui n'a jamais été totalement appliqué car refusé)
2. **Concentration « Tour du Brabant » 25R** : tous les décollages sur 25 R en suivant la procédure de contournement par Nicky appelée « Tour du Brabant » jusqu'à 4.000 pieds puis seulement éclatement vers les balises (contestation du Tour du Brabant)
3. **Concentration 02*** : tous les atterrissages et décollages sur la 02* avec routes optimisées (Jugement)
4. **Concentration 07** : tous les atterrissages et décollages sur les 07 avec routes optimisées
5. **Concentration 02*/07** : tous les atterrissages sur la 02* et tous les décollages sur les 07 (Jugement)
6. **Concentration 20/25R** : tous les atterrissages sur la 20 et tous les décollages sur la 25R
7. **Concentration 25/20** : tous les atterrissages sur les 25 et tous les décollages sur la 20
8. **Concentration « Balise »** : tous les décollages volent, selon les conditions météo, par la route la plus courte en direction de leur balise, ce qui suppose des utilisations de pistes différentes
9. **Dispersion des décollages en étoile** : 6 décollages pour chacune des 6 pistes : 2 montant tout droit dans l'axe rectiligne de la piste, 2 virant vers la droite et 2 virant vers la gauche en sortie de piste pour chacune des 6 pistes
10. **Dispersion par nuit** : lundi soir atterrissages 25 / décollages 25, mardi soir atterrissages 20 / décollages 20, mercredi soir atterrissages 02* / décollages 02, jeudi soir atterrissages 20 / décollages 07, vendredi soir atterrissages 25 / décollages 25, dimanche soir atterrissages 02* / décollages 07 ; samedi sans trafic
11. **Dispersion par zone** : lundi soir zone 1, mardi soir zone 2, mercredi soir zone 3, jeudi soir zone 4, vendredi soir zone 5, dimanche soir zone 6 ; samedi sans trafic. Soit dispersion des décollages soit dispersion des atterrissages, car atterrir et décoller en même temps en ne restant que dans une et une seule zone est irréalisable
12. **Dispersion mi-fixe/mi-scindée** : lundi 25/25, mardi 20 puis 02*/07, mercredi 02*/02*, jeudi 25 puis 02*/07, vendredi 25 puis 20-25, dimanche 20/20
13. **Dispersion naturelle** : valeur de composante de vent de 0 nœud de vent arrière, on décolle toujours dans la meilleure orientation du vent (voir supra Arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles, piste 02*)
14. **Dispersion par zones jumelées** : A, zone 1 décollages et zone 4 atterrissages ; B, zone 6 décollages et zone 3 atterrissages ; C : zone 2 décollages et zone 5 atterrissages ; d'où lundi schéma A, mardi B, mercredi A, jeudi B, vendredi C et dimanche C. Si le vent ne le permet pas, on inverse simplement le sens des opérations en restant dans la même zone jumelée

En partant des 6 zones définies dans le cadre du Plan de Dispersion (1 Diegem, 2 Zaventem, 3 Wezembeek, 4 Kortenberg, 5 Steenokkerzeel et 6 Perk), on établit un système de rotation de l'utilisation des pistes qui, étalé sur 6 nuits en partant du principe qu'aucun vol ne sera organisé pour la nuit du samedi au dimanche, permet d'arriver à un schéma où chaque zone ne sera survolée que pendant 2 nuits sur 6 par semaine.

Cette stricte mise à égalité de chaque zone est bien une répartition tout à fait équitable des vols de nuit.



14.a. dispersion par zones jumelées fixes

Chaque zone ne sera survolée que 2 nuits sur 6 par semaine, mais chaque zone sera toujours survolée ou par des atterrissages ou par des décollages si les conditions météorologiques le permettent :

Schéma A : zone 1 décollages et zone 4 atterrissages ;

Schéma B : zone 6 décollages et zone 3 atterrissages ;

Schéma C : zone 2 décollages et zone 5 atterrissages ;

d'où :

lundi schéma A, mardi B, mercredi A, jeudi B, vendredi C et dimanche C.

| | | | | |
|----------|------|----------|------|---------|
| Lundi | 25 R | Take-off | 25 L | Landing |
| Mardi | 02 | Take-off | 02* | Landing |
| Mercredi | 25 R | Take-off | 25 L | Landing |
| Jeudi | 02 | Take-off | 02* | Landing |
| Vendredi | 25 L | Take-off | 25 R | Landing |
| Dimanche | 25 L | Take-off | 25 R | Landing |

Si le vent ne le permet pas, on inverse simplement le sens des opérations en restant sur les mêmes pistes et dans la même zone jumelée :

| | | | | |
|----------|------|----------|------|---------|
| Lundi | 07 R | Take-off | 07 L | Landing |
| Mardi | 20 | Take-off | 20 | Landing |
| Mercredi | 07 R | Take-off | 07 L | Landing |
| Jeudi | 20 | Take-off | 20 | Landing |
| Vendredi | 07 L | Take-off | 07 R | Landing |
| Dimanche | 07 L | Take-off | 07 R | Landing |

14.b. Dispersion par zones jumelées INVERSEES :

Chaque zone ne sera survolée que 2 nuits sur 6 par semaine, mais chaque zone sera survolée une nuit par des atterrissages et une nuit par des décollages si les conditions météorologiques le permettent :

A, zone 1 décollages et zone 4 atterrissages ;

A bis, zone 1 atterrissages et zone 4 décollages

B, zone 6 décollages et zone 3 atterrissages ;

B bis, zone 6 atterrissages et zone 3 décollages

C, zone 2 décollages et zone 5 atterrissages ;
C bis, zone 2 atterrissages et zone 5 décollages

d'où :

lundi schéma A, mardi B, mercredi A bis, jeudi B bis, vendredi C et dimanche C bis.

| | | | | |
|----------|------|----------|------|---------|
| Lundi | 25 R | Take-off | 25 L | Landing |
| Mardi | 02 | Take-off | 02* | Landing |
| Mercredi | 07 L | Take-off | 07 R | Landing |
| Jeudi | 20 | Take-off | 20 | Landing |
| Vendredi | 25 L | Take-off | 25 R | Landing |
| Dimanche | 07 R | Take-off | 07 L | Landing |

Si le vent ne le permet pas, on inverse simplement le sens des opérations en restant sur les mêmes pistes et dans la même zone jumelée.

b. Schémas possibles techniquement :

- 15. Concentration 07L/25R :** tous les atterrissages sur 25 R en première partie de nuit puis tous les décollages sur 07L en deuxième partie de nuit après une période d'inversion des pistes sans aucun trafic d'avion
- 16. Concentration 25L/25R :** tous les atterrissages sur 25 L et les décollages sur 25 R les lundi, mardi, mercredi et jeudi soir ; tous les atterrissages sur 25 R et les décollages sur 25 L les vendredi et dimanche soir ; samedi sans trafic
- 17. Concentration « Ring-Mer » 25R :** tous les décollages sur 25 R en suivant le Ring R.0 de Bruxelles jusqu'à Zellik, de là les Nicky, Helen et Denut suivent l'autoroute E.40 jusqu'à hauteur de la balise d'Affligem puis seulement éclatement vers les balises tandis que les Chièvres se dirigent vers la balise et les Sopok, Sprimont, Rousy, Pites et Olno survolent tout le Ring R.0 vers Huldenberg puis balise
- 18. Concentration « Rectiligne » 25R :** tous les décollages tout droit dans l'axe de piste 25 R puis virage à 4.000 pieds vers les balises
- 19. Concentration « Canal » 25 R :** tous les décollages sur la route du Canal jusqu'à 4.000 pieds puis seulement éclatement vers les balises
- 20. Concentration « Industrielle triple dite « en feuille d'érable » » :** tous les décollages sur 25 R en ne survolant que des zones industrielles ou de services (zonings, entreprises, voies ferrées, réseau autoroutier). Considérant que les vols de nuit à Bruxelles-National en 2005 comptaient 50 % de destinations Estvers Huldenberg, 15 % de destinations Ouest vers Chièvres et 35 % de destinations vers le Nord par balises Nicky, Denut ou Helen

1. Route du Nord vers Nicky, Denut et Helen

Décollage de la piste 25 droite, par way-points virage vers la droite en sortie de piste en survolant Ring R.0 de Bruxelles, zoning Buda , zoning SDRB, Hôpital Militaire, Ring R.0 de Bruxelles



Variante 1.a : virer à droite à hauteur du Heysel vers le Nord en suivant par way-point l'autoroute A.12 d'Anvers vers les balises Nicky, Denut ou Helen

Variante 1.b : continuer le survol du Ring R.0 par way-points puis virer vers la droite à hauteur de l'échangeur de Zellik puis survol intégral par way-points de l'autoroute E.40 vers Ostende jusqu'à la balise AFI d'Affligem puis vers les balises Nicky, Denut et Helen

Variante 1.c : décollage de la piste 25 droite, par « way-points », suivre le cap de l'axe de la piste, survol de la gare de formation de Schaerbeek, « way-point » actuel BR045 du Palais Royal, virage vers la droite, survol intégral du Domaine Royal, survol intégral du Plateau du Heysel, tout droit vers l'autoroute A.12 d'Anvers en direction des balises Nicky, Denut ou Helen

2. Route du Canal vers Chièvres

Décollage de la piste 25 droite, par way-points, itinéraire actuel de la route Chièvres 7 Delta mais avec des points de survols supplémentaires en plus des actuels BR045 et du BR009 (on peut reprendre l'ancien BR001 et en rajouter d'autres pour que la route du Canal soit du début jusqu'à la fin vraiment sur le Canal)

Variante 2.a : pour les avions dont le quota individuel de bruit est supérieur à 4, transfert sur la route du Nord

3. Route de l'Est vers Huldenberg

Décollage de la piste 25 droite, par way-points, virage à GAUCHE en sortie de piste, survol intégral du Ring R.0, on continue à survoler tout le Ring R.0 en passant l'échangeur de Zaventem, par way-points virage vers la gauche à hauteur de l'échangeur de Kraainem, par « way-points » survol de l'autoroute E.40 vers Louvain jusqu'à hauteur du Hogenbos puis direction vers les balises de Sprimont, Olno, Rousy, Pites et Sopok sans passage obligatoire par la balise d'Huldenberg

4. Avantages des 3 routes en « érable » :

- Configurations de vol réalistes pour la nuit
- Volable surtout pendant la pointe des décollages de nuit
- Toutes les zones densément peuplées sont évitées
- Survol en bout de piste de zones non habitées
- Itinéraire de survol très précis par « way-points »
- Survol prioritaire de zonings industriels, gares, axes routiers
- **Nord** : on évite le survol de Diegem, Haren, Evere, Neder-Over-Hembeek, Strombeek, Grimbergen, Vilvorde, Meise, Wemmel
- **Centre** : on évite le survol d'Evere et de Schaerbeek

- **Est** : on évite le survol de Zaventem, Sterrebeek, Tervueren, Crainhem , Wezembeek-
Oppem et Woluwe-Saint-Pierre

Remarque importante : ce schéma nécessite la réalisation d'une zone d'isolation
et/ou d'expropriation indispensable en bout de piste 25 Right

21. **Concentration 20** : tous les atterrissages et décollages sur la 20 uniquement sur les routes optimisées du bureau A.A.C. (voir infra)
22. **Concentration 20/07** : tous les atterrissages sur la 20 et tous les décollages sur les pistes 07
23. **Concentration 25 par séparation des zones** : tous les atterrissages par 25 Left uniquement par Flora, et tous les décollages par 07 Left uniquement avec virage à gauche vers Bruno sans croisements
24. **Dispersion 20/25** : les décollages vers le nord et l'ouest par la 25 R sur 5 couloirs aériens, et ceux vers l'Est par la 20 uniquement sur les routes optimisées du bureau A.A.C. (voir infra)
25. **Concentration 20 et Dispersion 25** : les décollages vers le Nord suivent 5 routes dispersées en direction de Nicky, Helen, Denut et Chièvres ; ceux vers l'Est sont tous uniquement sur une route concentrée « optimisée » qui évite le survol de zones habitées. Ce schéma correspond à la volonté des riverains du Nord qui sont pour la dispersion alors que ceux de l'Est sont pour la concentration :
 - Le bureau de consultant indépendant A.A.C. a réalisé en juin 2002 à la demande du Gouvernement Fédéral une étude sur la création de routes de décollages de nuit « optimisées » qui ont pour but d'éviter au maximum le survol des zones densément peuplées.
 - Ainsi des nouvelles routes « optimisées » de concentration des trajectoires de survol ont été créées, publiées et mises en service au départ des pistes 25 R (31 octobre 2002) puis 02, 07 R et 20 (26 décembre 2002). Les routes concentrées dans le Nord au départ de la piste 25 R ont fait l'objet d'une vive contestation de la part des autorités locales et des associations de riverains ; alors que les autres routes concentrées vers l'Est semblaient mieux acceptées.
 - Une idée serait dès lors de disperser au Nord comme le veulent les riverains du Nord, mais en concentrant à l'Est comme le souhaitent les riverains de l'Est. (voir infra).
 - Les routes A.A.C. qui ont été publiées dans les A.I.P de l'amendement AIRAC n°13 d'octobre 2002 pourraient donc être remises en service :
 - o Civ 1 M, Nik 1 M et Bulux 1 M depuis la piste 20
 - o Civ 1 G, Nik 1 G et Bulux 1 G depuis la piste 02 (en cas de vent contraire)
 - o Civ 1 K, Nik 1 K et Bulux 1 K depuis la piste 07 R (en cas de vent contraire)
26. **Dispersion par quota de bruit** : QC inférieurs à 4 vers Chièvres par route du Canal, QC inférieurs à 4 vers Huldenberg par piste 20, tous les autres QC et destinations depuis la 25 R avec virage à droite
27. **Dispersion scindée** : inversion des sens des pistes toutes les nuits à 3 heures du matin, soit uniquement des nuits scindées (23 heures à 03 heures : atterrissages sur les pistes 25 R + 25 L et décollages sur la piste 20 PUIS de 03 à 06 heures : atterrissages sur la piste 20 et décollages sur les pistes 07 R + 07 L)
28. **Dispersion selon un Plan** : schéma actuellement en service, avec un tableau jour par jour et nuit par nuit d'utilisation préférentielle des pistes
29. **Dispersion par pourcentage** : chaque zone ne peut recevoir que maximum 16.66 % du total des décollages de nuit et 16.66 % du total des atterrissages de nuit
30. **Schéma de 1999** : utilisation des routes de nuit telle que d'application au 31 décembre 1998 avec les routes aériennes actuelles de 2006 et les normes de vent de 1998

6. Problèmes annexes au Plan de Dispersion

a. La modification des valeurs de composantes de vent

Sans aucune mention expresse contenue dans l'accord du Conseil des Ministres du 3 décembre 2003, le Ministre de la Mobilité, de sa propre initiative, a décidé de rabaisser la valeur des composantes de vent pour la piste principale 25, en diminuant dès le 19 février 2004 cette valeur de 10 nœuds à 5 nœuds rafales incluses, puis en appliquant une valeur de 0 nœud pour les pistes 02* et 20 dès le 22 mars 2004, avant de re-modifier ces valeurs au 27 mai 2004.

Un accord politique au sein du Gouvernement Fédéral a permis de remonter la norme de vent arrière sur la piste 25 de 5 à 7 nœuds rafales incluses le 17 mars 2005.

La norme de composante de vent arrière avait pourtant été **pendant plus de 30 ans** de maximum **8 nœuds sans rafales** sur la piste 25, puis de 10 nœuds avec rafales pendant une année et ce à la demande des compagnies aériennes **après approbation** de l'Administration de l'Aéronautique.

La sélection des pistes utilisées en fonction des valeurs de composantes de vent (version en vigueur au 19.01.2006)

Selon la réglementation aéronautique actuellement en vigueur à l'Aéroport de Bruxelles-National, la sélection des pistes utilisées se fait de jour comme de nuit en fonction des valeurs de composantes de vent **et** selon le nouveau système préférentiel de sélection des pistes utilisées.

Ainsi le paragraphe 7. Selection of Runway-in-use des Aeronautical Information Publication, en sa page AD 2-EBBR-17, version du 19 janvier 2006, décrit à l'alinéa 7.2.a les circonstances suivantes sous lesquelles le système d'utilisation préférentielle des pistes n'est **PAS** le facteur déterminant dans le choix des pistes utilisables :

- pistes 25 droite, 25 gauche, 07 gauche et 07 droite : quand les pistes sont sèches ou mouillées et que les valeurs de composantes de vent latéral et/ou de vent arrière (rafales incluses) dépassent respectivement 20 nœuds et 7 nœuds.
- pistes 20 et 02* à l'atterrissage : quand les pistes sont sèches ou mouillées et que les valeurs de composantes de vent latéral et/ou de vent arrière (rafales incluses) dépassent respectivement 15 nœuds et 5 nœuds.
- Pistes 20 et 02 au décollage uniquement de jour : quand les pistes sont sèches ou mouillées et que les valeurs de composantes de vent latéral et/ou de vent arrière (rafales incluses) dépassent respectivement 15 nœuds et 0 nœud.
- Pistes 20 et 02 au décollage uniquement de nuit : quand les pistes sont sèches ou mouillées et que les valeurs de composantes de vent latéral et/ou de vent arrière (rafales incluses) dépassent respectivement 15 nœuds et 5 nœuds.
- Lorsque les pistes sont souillées ou lorsque le freinage est moins que bon.
- En cas d'opérations avec peu de visibilité.



- Lorsque des pistes alternatives sont demandées successivement par les pilotes pour des raisons de sécurité.
- Lorsqu'un changement brutal de vent a été rapporté ou prévu, ou lorsqu'un orage est prévu qui pourrait affecter les arrivées ou les départs.

Evolution des valeurs des composantes de vent de 1973 à 2005 :

De 1973 à 1983 :

- **15** nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et **8** nœuds de vent arrière (14.7 km/h) sans rafales

12.06.2003 :

- **25** nœuds de vent latéral (46 km/h) et **10** nœuds de vent arrière (18.5 km/h) rafales

19.02.2004 :

- **15** nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et **5** nœuds de vent arrière (9.2 km/h) rafales incluses

19.02.2004 :

- **25** nœuds de vent latéral (46 km/h) et **10** nœuds de vent arrière (18.5 km/h) rafales incluses

04.03.2004 :

- **15** nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et **10** nœuds de vent arrière (18.5 km/h) rafales incluses

05.03.2004 :

- **15** nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et **8** nœuds de vent arrière (14.7 km/h) rafales incluses

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
- **15** nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et **0** nœud de vent arrière (0 km/h) rafales incluses pour les pistes 02* et 20

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
- **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**
- **15** nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et **0** nœud de vent arrière (9.2 km/h) rafales incluses pour la piste 02*/20 en décollage **de jour**

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
- **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**
- **15** nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et **0** nœud de vent arrière (9.2 km/h) rafales incluses pour la piste 02/20 en décollage **de jour**

Avec ces modifications successives de cette norme, on a augmenté de façon artificielle l'utilisation « forcée » de la piste d'atterrissage 02* et des pistes de décollage 02 et 07.

Proposition :

- Définir une norme stable et incontestable de valeur de composante de vent arrière et de vent latéral à l'atterrissage et au décollage pour chaque piste ; de jour et/ou de nuit

b. Le renversement

Le renversement, ou l'inversion des opérations aériennes tout en restant sur la même piste, consiste à utiliser la piste d'atterrissage 02* à la place de la piste de décollage 20 aux moments où la piste 20 est exclusivement préférentielle, soit à **3** moments de la semaine :

- du lundi 23 heures au mardi 03 heures locales
- du vendredi 23 heures au samedi 03 heures locales
- le dimanche de 06 à 17 heures locales

Le renversement consiste donc à utiliser la piste d'atterrissage 02* de façon « **sous-préférentielle** » lorsque les valeurs de composante de vent sont dépassées sur la piste 20 même si ces mêmes valeurs de composantes de vent ne sont pas dépassées sur la piste 25.

A ces moments pendant lesquels la piste 20 est préférentielle pour les décollages, on bascule donc vers des atterrissages par la piste 02* si la valeur de composante de vent arrière sur la piste 20 dépasse les 5 nœuds de nuit et 0 nœud de jour.

Dans la procédure de renversement la nuit, on bascule vers des atterrissages 02* pour ne pas survoler le Nord par la piste 25 droite à un moment où il y a pourtant très peu de décollages et quasi-exclusivement des atterrissages, et que ceux-ci ne survolent pas du tout le Nord !

De cette constatation, il ressort qu'au lieu d'atterrir en parallèle sur les deux pistes 25 en survolant des zones non habitées (« **non aedificandi** » au Plan de Secteur), on impose d'utiliser l'unique piste d'atterrissage 02* en survolant des quartiers très denses en habitat.

La suppression du principe du « **Renversement** » la nuit, en première partie de nuit, n'aurait qu'un impact très limité pour le Nord, (d'autant que les routes de nuit sont scindées sur 4 trajectoires dans le Nord) puisque

pendant cette période il y a beaucoup d'atterrissages et très peu de décollages, d'autant plus que les atterrissages en parallèle sur les deux pistes 25 ne survolent pas le Nord.

La suppression du principe du « renversement » le dimanche entre 06 et 17 heures aurait, également un effet limité sur le Nord (sauf Diegem) pour les raisons suivantes :

- beaucoup d'atterrissages ont lieu le dimanche matin
- la plupart des décollages vont vers l'Est et Bruxelles
- la route de Chièvres passe tout droit par Bruxelles le dimanche sur la route Chabert

La suppression du principe du « **Renversement** » le dimanche déplacerait les atterrissages au-dessus de zones non habitées par la piste 25 R.

Les décollages se feraient principalement vers l'Est par la piste 25 R (50 % sur une trajectoire), vers Bruxelles (25 % sur une trajectoire) et vers le Nord (25 % sur 3 trajectoires). L'impact pour Meise, Wemmel, Grimbergen et Vilvorde resterait toujours très limité puisque la route de Chièvres passe tout droit par Bruxelles durant tout le week-end.

Proposition :

- Suppression pure et simple de toutes les instructions de renversement

c. Le mesurage du vent

Des erreurs d'appréciation de prévisions météorologiques ont vu le jour ces derniers temps, avec des mises en service de certaines procédures ou de pistes sans que le vent ne l'ait réellement nécessité suite à des mauvais calculs et de mauvaises données.

Selon la réglementation internationale, une rafale de vent est une variation de l'intensité du vent supérieure à 10 nœuds signalée dans les 10 dernières minutes, tel est le cas pour qu'une rafale de vent soit explicitement signalée dans les bulletins météorologiques transmis aux pilotes d'avions avant chaque atterrissage ou décollage. (ICAO Annex 3, § 4.5.6 Recommendation : « *variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes should be reported only when the variation from the mean speed is 20 km/h (10 kt) or more; such speed variations (gusts) should be expressed as the maximum and minimum speeds attained* »).

A Bruxelles-National, suite aux mesures successives d'adaptation des valeurs de normes de vent décidées par les Ministres de la Mobilité , on a décrété de changer de la piste 25 vers les autres pistes à partir du moment où la valeur de composante de vent arrière dépassait 5 puis 7 nœuds rafales incluses sur la piste 25.

Cette définition pourrait ne pas être totalement correcte, puisqu'une rafale est une variation d'au moins 10 nœuds. Ne devrait-on donc changer de piste qu'à partir du moment où le vent se stabiliserait à 7 nœuds, mais avec des rafales supérieures à 17 nœuds (soit 7 nœuds de vent + 10 nœuds de rafales) ?

Le terme « **rafales incluses** » semble créer de la confusion : pour l'instant, on change de piste dès que le vent semble dépasser les 7 nœuds avec des pointes (et non des rafales) à 10, 11 voire 12 nœuds ; ce qui reste malgré tout un vent très faible.

Proposition :

- Meilleure définition du calcul du vent arrière sur toutes les pistes, et définition précise de la valeur de vent qui englobe une rafale dans le respect des normes internationales.
- Mieux définir le calcul du vent qui est pris en considération pour le changement de piste
- Se baser sur des valeurs réelles et non sur des prévisions ou estimations
- Etablir une moyenne de vent au cours des dernières heures (minutes ?) en fonction des prévisions
- Compléter le réseau de mesures par des anémomètres et des stations au bout de toutes les pistes
- Moyenne des lectures des données météo (anémomètres) durant les 2 dernières minutes, telle qu'elle est calculée et actuellement signalée dans les bulletins « METAR »
- Définition claire et précise de ce qu'est une « rafale » de vent, à partir de quelle variation d'intensité ?

7. Les routes de décollage « optimisées » du bureau A.A.C. (Airport Aviation Consultancy)

Le **11 février 2000**, le Gouvernement Fédéral adopte un ambitieux programme d'action sur la problématique de l'Aéroport de Zaventem. La question de la limitation des nuisances sonores produites par les avions ne peut pas être résolue seulement par la réduction du nombre d'avions bruyants mais doit être complétée par un ensemble de mesures dans différents domaines comme la politique aéroportuaire, l'aménagement du territoire, la capacité de l'aéroport, le désenclavement de l'aéroport, des mesures de diminution des nuisances sonores ainsi qu'un système de normes et de contrôle.

Selon ce **premier accord gouvernemental du 11 février 2000**, résoudre la problématique des nuisances sonores requiert par conséquent une approche large qui s'inscrit dans le cadre d'une politique globale de développement durable qui concilie des motifs économiques, sociaux et environnementaux et qui, en d'autres termes, garantit la croissance économique de l'aéroport et les opportunités d'emplois qui en découlent, le tout accompagné simultanément d'une diminution sensible des nuisances sonores.

Cet accord prévoit la prise de mesures technico-opérationnelles comme l'adaptation des procédures de vol. Afin d'évaluer de manière approfondie les procédures actuelles et des les optimiser dans la perspective d'une politique globale de lutte contre les nuisances sonores, un Groupe d'experts a été mis en place qui doit travailler selon quelques principes importants de réflexion :

- Il conviendra à l'avenir d'éviter le survol, de jour comme de nuit, des zones les plus densément peuplées
- Plus généralement, la gestion des flux de trafic de l'aéroport sera optimisée en tenant compte de l'importance numérique des populations survolées aux deux extrémités de chaque piste
- On évaluera la possibilité de concentrer l'ensemble du trafic nocturne sur quelques corridors bien précis et l'opportunité d'alterner le recours à ces diverses trajectoires. Le but est de limiter autant que possible le nombre de personnes dérangées par les nuisances sonores.

Le **deuxième accord de Gouvernement du 9 février 2001** examine l'application du premier accord, crée le fonds **FANVA** (Fonds pour l'Atténuation des Nuisances au Voisinage de l'Aéroport) qui doit servir à racheter ou à subsidier l'isolation des habitations les plus exposées au bruit des avions la nuit. Au niveau des

procédures, le Gouvernement a décidé de supprimer la route Chabert et d'étendre les périodes d'utilisation du « Tour du Brabant » ainsi que d'engager un expert étranger indépendant spécialisé en procédures de vols nocturnes.

Le **troisième accord de Gouvernement du 22 février 2002**, en ce qui concerne les procédures de vol, et en accord avec la concertation entre les régions, adopte le modèle dit « stable concentré ». Le Gouvernement fédéral confie à BIAC et à BELGOCONTROL la mission d'élaborer au plus vite les routes de décollage (SID) et les procédures de vol proposées par l'expert étranger indépendant du bureau A.A.C.

Le **quatrième accord de Gouvernement du 16 juillet 2002** est un accord de principe intervenu lors de la concertation interministérielle entre le Gouvernement fédéral, le Gouvernement flamand et 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.

Cet accord stipule que les corridors de décollage standards nocturnes (SID's) ont été redéfinies pour les quatre pistes de décollage (02, 07 R, 20 et 25 R) sur la proposition de Airport Aviation Consultancy et en étroite collaboration avec BIAC. Les Gouvernements marquent leur accord avec l'introduction de la route de décollage nocturne optimisée pour la piste 25 R en date du 31 octobre 2002, étant donné que la note produite par A.A.C. démontre que le nombre global de personnes exposées diminuera, et ce par rapport au contour de l'année 2001. Pour les pistes 02, 07 R et 20, l'introduction est prévue pour le 26 décembre 2002.

Pour ce qui concerne l'utilisation des pistes, le choix des Gouvernements concernés se porte sur le modèle dit « **Stable Runway Concentrated Concept** ». Les Gouvernements concernés marquent leur accord avec un passage progressif à ce modèle « **stable concentrated** » pour ce qui est de l'utilisation des pistes et pour autant que l'étude d'incidence démontre que le passage (avec ou sans une étape intermédiaire) n'expose pas d'autres riverains aux nuisances sonores et qu'elle n'impose pas aux riverains actuellement exposés des contraintes sonores plus importantes par rapport à un contour réel 2001.

a. La route de départ concentrée depuis la piste 25 R (31 octobre 2002) :

La première phase de l'accord sur la concentration des vols de nuit depuis la piste 25 R entre en service au 31 octobre 2002 : seuls les décollages en direction des balises HUL et CIV doivent décoller de la piste 20 obligatoirement entre 01 heures 00 et 06 heures 00 locales, tous les autres décollages y compris les avions lourds et de types Boeing 727 vers HUL et CIV doivent décoller de la piste 25 R de 23 heures 00 à 06 heures 00 locales en utilisant une nouvelle route concentrée « optimisée » avec trajectoire définie par l'introduction de points géographiques « way points » à survoler obligatoirement : soit les nouvelles routes A.A.C Nik 1 N, Civ 1 N, Bulux 1 N et Gilom 1 N

b. Les routes de départ concentrées alternatives depuis les pistes 02, 07 R et 20 (26 décembre 2002) :

La seconde phase de l'accord sur la concentration de tous les vols de nuit depuis la piste 25 R devait entrer en service au 26 décembre 2002 : tous les décollages en direction de toutes les balises auraient du décoller de la piste 25 R obligatoirement entre 23 heures 00 et 06 heures 00 locales. Les nouvelles routes de décollage « optimisées » depuis les pistes 02, 07 R et 20 n'auraient été utilisées uniquement et seulement en cas de dépassement des limites de vent sur la piste 25 R :



AIRPORTMEDIATION

SID 02 : Civ 1 G, Nik 1 G, Bulux 1 G et Nulba 1 G (supprimées le 22.01.2004)
SID 07 R : Civ 1 K, Nik 1 K, Bulux 1 K et Nulba 1 K (supprimées le 22.01.2004)
SID 20 (infra) :Civ 1 M, Nik 1 M, Bulux 1 M et Nulba 1 M (suspendues et supprimées le 15.05.2003)



Le NOTAM A1591/2002 du 26 décembre 2002 amende les AIP en maintenant le système préférentiel d'utilisation des pistes 20/25 en vigueur au 31 octobre 2002 et suspend les routes optimisées de départ de la piste 20 qui bien que publiées ne seront jamais mises en service. Les SID's de nuit pour la piste 20 seront définitivement supprimées avec les AIP du 15 mai 2003.

Le Conseil des Ministres du 3 décembre 2003 approuve la mise en œuvre d'un Plan de Dispersion, mais décide aussi de supprimer les « way-points », les routes spécifiques de décollage de nuit « optimisées » qui restaient encore en service pour les pistes 02 et 07 R sont définitivement supprimées au 22 janvier 2004.

Proposition : L'idée qui a déjà été évoquée supra, serait de remettre en service les routes de décollage « optimisées » mais uniquement au départ des pistes 02, 07 R et 20 – mais absolument pas pour la 25 R - ; partant du fait que l'opposition à ces routes « optimisées » s'est faite dans la région du Nord ; alors que du côté de l'Est et du Sud ces routes « optimisées » pourraient représenter une amélioration sensible de la situation pour les régions situées sous les couloirs de départ des pistes 02, 07 R et 20.

8. La politique de l'approche équilibrée (Directive 2002/30 CEE)

La Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à « l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté » considère que le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports qui requiert une approche intégrée visant à garantir à la fois le bon fonctionnement des systèmes de transport de la Communauté et la protection de l'environnement.

La 33e assemblée de l'OACI a adopté la résolution A33/7, qui définit le concept d' « **approche équilibrée** » de la gestion du bruit. Cette approche, acceptée sur le plan international, constitue une méthode d'action pour traiter des nuisances sonores générées par les avions, qui comprend notamment des orientations internationales pour l'introduction de restrictions d'exploitation spécifiques à chaque aéroport.

L'Arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'Aéroport de Bruxelles-National a pour objet la mise en œuvre de la Directive 2002/30/CE et impose au Ministre belge des Transports d'adopter une « **approche équilibrée** » lorsqu'il traite des problèmes liés au bruit à l'Aéroport de Bruxelles-National (article 3) considérant que l'instauration d'un cadre réglementaire est nécessaire à l'introduction de restrictions d'exploitation destinées à réduire les nuisances sonores liées au trafic aérien desservant l'Aéroport de Bruxelles-National.

L'article 1^{er} alinéa 4 de cet Arrêté précise qu'une « **approche équilibrée** » doit examiner les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit à l'Aéroport de Bruxelles-National et ses effets prévisibles, par :

- des mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs
- des procédures d'exploitation dites « à moindre bruit »
- des restrictions d'exploitation
- de l'incidence des mesures d'aménagement et de gestion du territoire

L'article 3 de cet Arrêté, publié au Moniteur belge du 26 septembre 2003 et entré en vigueur le jour de sa publication, **impose au Ministre ayant la navigation aérienne** dans ses attributions **d'adopter une approche équilibrée lorsqu'il traite des problèmes liés au bruit** à l'aéroport de Bruxelles-National.

Ainsi, selon BIAC, la situation actuelle dans laquelle se trouve l'Aéroport de Bruxelles-National n'autorise pas, selon le principe de l' « approche équilibrée », de nouvelles restrictions d'exploitation sans actions préalables des autorités sur le plan de l'aménagement du territoire.

9. Principes généraux relatifs au choix des pistes (Note Belgocontrol)

Idéalement, les atterrissages et les décollages se font face au vent. Cela aide à réduire la vitesse durant les atterrissages et cela augmente la vitesse ascensionnelle lors du décollage.

Lorsque la force du vent atteint une certaine intensité (normes de sécurité recommandées par l'OACI), le choix de la piste doit impérativement se faire suivant la direction du vent pour des raisons de sécurité.

Lorsqu'au contraire, la force du vent est modérée, les avions peuvent atterrir et décoller avec du vent arrière ou du vent latéral. On considère en général qu'avec une intensité de vent inférieure à 10/15 km/heure (soit de 5 à 8 nœuds), les pistes peuvent être utilisées indifféremment.

Toutefois, des facteurs tels que la pluie (piste mouillée), la température, la longueur de piste ou le type et la masse de chargement de l'avion influencent également le chiffre acceptable de vent défavorable.

10. Système actuel d'utilisation préférentielle des pistes

Selon la réglementation aéronautique actuellement en vigueur à l'Aéroport de Bruxelles-National, la sélection des pistes utilisées se fait de jour comme de nuit en fonction des valeurs de composantes de vent **et** selon le nouveau système préférentiel de sélection des pistes utilisées.

Ainsi le paragraphe 7. Selection of Runway-in-use des Aeronautical Information Publication (A.I.P.), en sa page AD 2-EBBR-17, dernière version du 19 janvier 2006, décrit à l'alinéa **7.2. PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM** à l'alinéa **a°** les circonstances suivantes sous lesquelles le système d'utilisation préférentielle des pistes n'est **PAS** le facteur déterminant dans le choix des pistes utilisables (***The Preferential Runway System is not the determining factor in runway selection under the following circumstances***) :

- pistes 25 droite, 25 gauche, 07 gauche et 07 droite : quand les pistes sont sèches ou mouillées et que les valeurs de composantes de vent latéral et/ou de vent arrière rafales incluses - la prise en compte des rafales est un des éléments essentiels au niveau de la sécurité tant pour les pilotes que pour les contrôleurs aériens - dépassent respectivement 20 nœuds et 7 nœuds.
- pistes 20 et 02* à l'atterrissage : quand les pistes sont sèches ou mouillées et que les valeurs de composantes de vent latéral et/ou de vent arrière (rafales incluses) dépassent respectivement 15 nœuds et 5 nœuds.
- Pistes 20 et 02 au décollage uniquement de jour : quand les pistes sont sèches ou mouillées et que les valeurs de composantes de vent latéral et/ou de vent arrière (rafales incluses) dépassent respectivement 15 nœuds et 0 nœud.
- Pistes 20 et 02 au décollage uniquement de nuit : quand les pistes sont sèches ou mouillées et que les valeurs de composantes de vent latéral et/ou de vent arrière (rafales incluses) dépassent respectivement 15 nœuds et 5 nœuds.
- Lorsque les pistes sont souillées ou lorsque le freinage est moins que bon.
- En cas d'opérations avec peu de visibilité, « **during low visibility operations** »
- Lorsque des pistes alternatives sont demandées successivement par les pilotes pour des raisons de sécurité.
- Lorsqu'un changement brut de vent a été rapporté ou prévu, ou lorsqu'un orage est prévu qui pourrait affecter les arrivées ou les départs.

La direction dans laquelle les avions atterrissent et décollent est déterminée par l'intensité et l'orientation du vent à la surface ainsi que par le système d'utilisation préférentielle des pistes pour la journée et la nuit.

Normalement un avion atterrira et décollera dans la direction du vent sauf si la sécurité de la navigation aérienne, la configuration des pistes ou le trafic déterminent que le trafic doit être orienté dans une autre direction.

En plus du système d'utilisation préférentielle des pistes en vigueur pour la journée et la nuit, le contrôle aérien prendra également en considération outre la vitesse et la direction du vent à la surface d'autres facteurs comme les circuits aériens, la longueur de la piste, la disponibilité des équipements d'approche et d'atterrissage, les conditions météorologiques, les performances des avions ainsi que la limitation du bruit.

Le fait d'accepter le choix désigné d'une piste est une décision du pilote. Si le pilote aux commandes considère que la procédure d'utilisation d'une piste qui lui est attribuée n'est pas faisable pour des raisons de sécurité et de performance, il demandera la permission d'utiliser une autre piste. Le contrôle aérien accèdera à cette demande pour autant que le trafic et les conditions de sécurité de l'espace aérien le permettent.

Le fait de pouvoir décoller d'une autre piste que celle attribuée ne sera possible qu'après approbation par les autorités aéroportuaires. Quand le pilote demande de pouvoir utiliser une autre piste que celle désignée, il doit soumettre un rapport écrit à l'autorité aéroportuaire à cette fin.

11. Caractéristiques des pistes

Etant donné que dans nos régions, le vent souffle principalement du Sud-Ouest, la majorité des pistes des aéroports de Belgique a été construite sur des axes Sud/Ouest.

C'est pour cette raison que les pistes 25R et 25L ont été majoritairement utilisées. C'est aussi pourquoi, elles ont été dotées d'installations d'atterrissages aux instruments (**ILS = Instrument Landing System**) depuis de nombreuses années.

Les ILS sont des espèces de toboggans électroniques installés dans les axes de pistes. En les interceptant à une distance de 20 à 30 km, des seuils de piste, les pilotes peuvent ajuster leur approche finale aux instruments sur l'axe de la piste et sur l'angle idéal de descente.

Les ILS permettent une gestion sûre et efficace du trafic à l'arrivée par beau comme par mauvais temps. Ils sont classés en 3 catégories en fonction de la précision des faisceaux électroniques, des équipements à bord des avions et des accessoires disponibles (feux de balisages, de piste, d'approche, ...). La CAT I est la plus rudimentaire, la CAT III est la plus sophistiquée qui permet des atterrissages automatiques sans aucune restriction de conditions météorologiques (visibilité nulle et plafond au sol).



AIRPORTMEDIATION



Description des pistes

Piste 25 Right

Longueur 3.638 mètres, largeur 45 mètres, équipée d'un ILS et de feux d'approche. Elle permet des approches de précision par guidage électronique. Les performances du matériel de guidage autorisent des opérations en CAT II avec des minima de visibilité de piste jusqu'à 350 mètres et de plafond jusqu'à 100 pieds.

Piste 25 Left

Longueur 3.211 mètres, largeur 45 mètres, équipée d'un ILS et de feux d'approche. Elle permet des approches de précision par guidage électronique. Les performances du matériel de guidage autorisent des opérations en CAT III avec des minima de visibilité de piste jusqu'à 150 mètres, sans limitation de plafond. Le seuil de la piste n'est PAS directement accessible par une voie de circulation pour des décollages; les avions qui utilisent donc cette piste éventuellement pour décoller doivent d'abord la remonter à contre-sens sur une distance de 800 mètres avant d'y faire demi-tour de 180° (backtrack ou half-turn). Cette manœuvre nécessite 4 minutes pour chaque décollage d'avion.

Piste 20

Longueur 2.987 mètres, largeur 50 mètres, équipée d'un ILS et de feux d'approche. Elle permet des approches de précision par guidage électronique. Les performances du matériel de guidage autorisent des opérations en CAT I avec des minima de visibilité jusqu'à 800 mètres et de plafond jusqu'à 200 pieds. Cette piste n'est pas équipée de transmissomètre permettant la mesure automatique de la visibilité de piste (= RVR : Runway Visual Range). Les minima sont donc exprimés en visibilité générale de l'aéroport.

Piste 02*

Longueur 2.987 mètres, largeur 50 mètres, équipée d'un ILS et de feux d'approche. Elle permet des approches de précision par guidage électronique. Les performances du matériel de guidage autorisent des opérations en CAT I avec des minima de visibilité de piste (RVR) jusqu'à 550 mètres et de plafond jusqu'à 200 pieds.

Piste 07 Left

Longueur 3.638 mètres, largeur 45 mètres, cette piste n'est équipée NI d'ILS NI de feux d'approche. Elle ne permet donc pas des approches de précision par guidage électronique. Les atterrissages y sont en principe interdits. Toutefois, en cas de nécessité, un seuil déplacé a été défini à 300 mètres du seuil physique de la piste pour éviter le survol à trop basse altitude de la Ville de Bruxelles et des communes d'Evere, Haren, Machelen et surtout Diegem.

Piste 07 Right

Longueur 3.211 mètres, largeur 45 mètres, cette piste n'est équipée NI d'ILS NI de feux d'approche. Elle ne permet donc pas des approches de précision par guidage électronique. C'est pour les mêmes raisons « historiques » d'interdiction d'atterrissage que celles de la piste 07L, que cette piste 07R n'a jamais été équipée d'ILS.

12. Preferential Runway System (A.I.P. Belgium, AD 2.EBBR-17)

Version actuelle telle que publiée au 19 janvier 2006

| | | Day * | | Night * | |
|-----|------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 0500 to 1559 | 1600 to 2159 | 2200 to 0159 | 0200 to 0459 |
| MON | TKOF | 25R | | 20 | 07R/07L |
| | LDG | 25R / 25L | | 25R / 25L | 20 |
| TUE | TKOF | 25R | | 25R / 20 | |
| | LDG | 25R / 25L | | 25R / 25L | |
| WED | TKOF | 25R | | 25R | 07R / 07L |
| | LDG | 25R / 25L | | 25R / 25L | 20 |



AIRPORTMEDIATION

| | | Day * | | Night * | |
|-----|------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 0500 to 1559 | 1600 to 2159 | 2200 to 0159 | 0200 to 0459 |
| THU | TKOF | 25R | | 25R / 20 | |
| | LDG | 25R / 25L | | 25R / 25L | |
| FRI | TKOF | 25R | | 20 | 07R / 07L |
| | LDG | 25R / 25L | | 25R / 25L | 20 |
| SAT | TKOF | 25R | | 25L | |
| | LDG | 25R / 25 L | | 25R | |
| SUN | TKOF | 20 | 25R | 25R / 20 | |
| | LDG | 25R / 25L | | 25R / 25L | |

* Les heures sont exprimées en heure GMT hiver

13. Utilisation des pistes à l'Aéroport de Bruxelles-National

De jour...

| ATTERRISSAGES | | Année | | | | |
|---------------|-------|-------|-------|--------|--------|--|
| Pistes | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | |
| 02* | 3.6% | 7.2% | 9.9% | 10.46% | 13.04% | |
| 07 | 0% | 0% | 0% | 0.07% | 0.02 % | |
| 20 | 3.5% | 5.9% | 3.8% | 1.38% | 3.15 % | |
| 25R | 18% | 16.8% | 16.9% | 24.97% | 24.08% | |
| 25L | 74.9% | 70.2% | 69.3% | 63.09% | 59.71% | |

| DECOLLAGES | | Année | | | | |
|------------|-------|-------|-------|--------|--------|--|
| Pistes | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | |
| 02 | 0.9% | 1.6% | 1.6% | 2.12% | 2.61% | |
| 07 | 1.8% | 5.8% | 8.4% | 8.33% | 11.73% | |
| 20 | 2.7% | 1.3% | 0.8% | 1.09% | 8.57% | |
| 25 | 94.6% | 91.2% | 89.3% | 88.43% | 77.10% | |

De nuit...

| ATTERRISSAGES | | Année | | | |
|---------------|-------|-------|-------|--------|--------|
| Pistes | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
| 02* | 0.2% | 3.5% | 5.1% | 3.81% | 10.61% |
| 07 | 0% | 0% | 0% | 0.02% | 0.00% |
| 20 | 2.3% | 1.6% | 1.5% | 0.80% | 2.56% |
| 25R | 43.6% | 42.7% | 40% | 43.16% | 37.44% |
| 25L | 53.8% | 52.2% | 53.3% | 52.22% | 49.39% |

| DECOLLAGES | | Année | | | |
|------------|-------|-------|-------|--------|--------|
| Pistes | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
| 02 | 0.5% | 1.5% | 0.2% | 0.66% | 3.18% |
| 07 | 1.1% | 2.4% | 4.8% | 2.79% | 15% |
| 20 | 51.9% | 32.2% | 28.2% | 38.89% | 35.43% |
| 25 | 46.5% | 63.9% | 67% | 57.66% | 46.39% |

14. Avertissement

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

Les faits et propositions résumés tout au long de ce document ne constituent PAS une prise de position ou une opinion arrêtée, ce ne sont que des « pièces à casser » destinées à faciliter la réflexion pour aboutir à un Aéroport « durable » à Bruxelles-National.

Ce document ne lie pas le Service de Médiation ni sa Direction ni son personnel, les propositions énoncées ont été simplement collectées de façon neutre et objective.

Cette étude ne soutient aucune cause précise et ne pourrait constituer en aucun cas une reconnaissance de responsabilité, d'ingérence dans les politiques gouvernementales fédérales ou régionales, d'approbation, de soutien moral, de défense des propositions énoncées ni de préjudice subi ou de dédommagement exigible.

Ce travail a été réalisé en toute autonomie et indépendance fonctionnelle, d'initiative interne au Service de Médiation, sans instruction, intervention, contrôle ou tutelle extérieure.

15. Base légale

Cette étude 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
- 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

Philippe TOUWAIDE

Licencié en Droit Aérien

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

Jeu'di 2 février 2006

Avec l'aide d'Isabelle VANLATHM, Attachée de Presse du Service Fédéral de Médiation

Tous droits de reproduction libres pour autant que l'auteur et la source soient toujours mentionnés
