

VENDREDI 30 NOVEMBRE 2012
FORUM DE CONCERTATION

Présents :

Buffard Brigitte	Bruxelles Air Libre (BAL)
Caluwaerts Luc	Sterrebeek 2000
De Clippel Maurits	DGTA-DGLV (Direction Générale Transport Aérien)
de Foestraets Elisabeth	Gemeente / Commune Kraainem
De Potter Veronique	Bruxelles Air Libre (BAL)
De Spirlet Alexandre	Gemeente / Commune Schaerbeek
Dellisse Georges	IBGE-BIM (Institut Bruxellois gestion environnement)
Destreilles Yves	Service de Médiation
Driesen Maarten	BELGOCONTROL
Durinckx Frank	DGTA-DGLV
Gouweloose Koen	BATA (Belgian Air Transport Association)
Hendrickx Tom	Brussels Airlines
Heroes Guy	Comité Haren
Hinderyckx Isabelle	Gemeente / Commune La Hulpe
Hocq Didier	BCS (Brussels Slot Coordination)
Jacobs Manu	ACMAB (Association of Cargo Managers in Belgium)
Kommatas	ACMAB
Laveyne Luc	Brussels Airport
Leclaire Anny	Gemeente / Commune Kraainem
Leclaire Michel	Survol de la Hulpe
Leclaire Michel	Gemeente / Commune Wezembeek-Oppem
Leonard Gregory	Commune Wavre
Loeckx Lut	Actiecomité Groot Herent
Mertens Marleen	Gemeente / Commune Grimbergen
Peeters Elisabeth	BELGOCONTROL
Petit Frederic	Gemeente Wezembeek-Oppem
Sohier Pierre	Cabinet Wathelet
Thaelemans M-J	Gemeente /Commune Meise
Torck Juan	Service de Médiation
Touwaide Philippe	Cabinet Wathelet
Trappeniers Mia	Actiegroep Groot Bertem
Van Roy Tony	Werkgroep Leuven
Vandenhove Patrick	Groot Kortenberg
Vermeiren Roger	Actie Noordrand

Début du Forum: 14u10.

→ Monsieur Torck du Service de Médiation souhaite la bienvenue aux personnes présentes.

Suit un exposé Powerpoint sur:

- L'utilisation préférentielle des pistes.

Monsieur Torck fait remarquer sur le tracé de jour du weekend la remplacement de la route Chabert par la route du Canal.

- Les différents schémas de déviation utilisés (chiffres compris) pour la période JAN à OCT 2012.

- L'évolution du nombre de mouvements de jour et de nuit entre 2001 et OCT 2012.

- La situation des quotas counts depuis le 25/10/2009, les exceptions possibles, le nombre d'exceptions en 2011.

- L'évolution (en %) de l'utilisation des pistes, la répartition décollages/atterrissages et jour/nuit entre 1997 et 2011.

- L'utilisation mensuelle en 2012 (jusqu'en OCT 2012), la répartition des décollages/atterrissages et jour/nuit et une comparaison avec les chiffres de 2011.

- Le détail, par balise, du nombre de SIDS volés en OCT 2012.

- La répartition des SIDS au départ des pistes 25L/R en OCT 2012, comparaison avec l'année 2011.

- Le détail, par piste, des SIDS volés de nuit en 2012 (jusqu'en OCT).

- Le détail de la répartition par heure des atterrissages (chiffres globaux) et des décollages (chiffres globaux en spécifiques par route) en OCT 2012, comparaison des heures de pointes sur les différentes routes.

- La situation au niveau communication entre les différentes instances aéroportuaires (TBAC, BELGOCONTROL, DGLV, Cabinet).

→ Madame Mertens, bourgmestre de la commune de Grimbergen, trouve que les réponses qui sont fournies aux riverains (de sa commune) et à la commune elle-même sont assez compliqués pour monsieur tout le monde.

Monsieur Touwaide répond que le degré de complexité des réponses est effectivement parfois difficile à évaluer.

Monsieur Torck dit que le Service de Médiation va essayer de remédier à cela dans le futur.

Madame Mertens trouve que la commune de Grimbergen a du attendre longtemps une réponse à sa plainte.

Monsieur Touwaide dit que le Service de Médiation, lorsqu'il fait appel au service d'Inspection de la DGTA, n'est pas informé quant aux enquêtes en cours et ne peut pas pas toujours évaluer le degré d'urgence à fournir certaines informations.

→ Monsieur Touwaide affirme que le Service de Médiation à accès à une version ACMET incomplète spécialement adaptée pour le Service de Médiation. Il fait remarquer

que Belgocontrol n'a visiblement pas compris que le Cabinet a demandé que la version complète devait être mise à la disposition de Médiation.
Selon lui, il ne peut pas être question d'une clause de confidentialité qui serait signée par le Service de Médiation concernant l'accès à l'ACMET.

→ Monsieur Touwaide dit que Brussels Airlines renouvellera une partie de sa flotte le 03 décembre 2012. 19 avions de type Avro et Boeing seront remplacés par des A319 et A320.

→ Monsieur Touwaide dit que le Service de Médiation aura une place au sein de l'institut des Nuisances sonores qui devrait normalement voir le jour en 2014.

→ Madame de Foestraets, échevine de Kraainem, demande si l'instruction du 26 août 2003 a été retirée.

Monsieur Touwaide confirme que le retrait a été demandé à Belgocontrol par le Secrétaire d'Etat Melchior Wathelet en date du 15 mars 2012 qui n'a pas obtempéré, ce qui signifie que l'instruction est toujours d'application.

Madame de Foestraets pose les questions suivantes :

- Délais d'application des accords de gouvernement ?
- Transparence des données permettant de comprendre l'utilisation des pistes, pourquoi les riverains n'en disposent-ils pas ?
- Quand a lieu la publication des AIP pour les nouvelles routes de la piste 20.
- Quand peut-on s'attendre à l'exécution des accords sur les normes de vent ?
- Qu'en est-il des accords des militaires pour les pistes 25 ?
- Peut-on simplifier le système de plaintes des riverains par l'envoi d'un mail de plainte au service de médiation (sans remplir le formulaire) ?

Monsieur Touwaide répond que les modifications des routes au départ de la piste 20 seront effectives à partir du 13 décembre 2012, que l'information vient de parvenir au Service de Médiation et qu'elle pourra donc communiquer à ce sujet.

Monsieur Torck répond que l'utilisation du formulaire facilite l'établissement de statistiques, mais que les plaintes par mail, si on n'en abuse pas, sont acceptées.

→ Monsieur Calluwaert demande ce qui va réellement changer à partir de la mi-décembre dans l'utilisation des routes, plus spécifiquement en ce qui concerne la route CIV au départ de la piste 20, et si le virage en S n'engendrera pas plus de nuisances pour le centre de Sterrebeek.

Monsieur Touwaide répond que le centre recevra un peu plus de nuisances mais qu'il y aura une meilleure répartition par rapport à la zone Boesberg et l'Hippodroomlaan.

→ Madame Buffard demande ce qu'il en est du projet de changer les routes aériennes en direction des balises SOPOK, ROUSY et PITES avec une augmentation de l'altitude de virage à gauche et l'évitement de la balise d'Huldenberg?"

Monsieur Touwaide répond que le virage à gauche à 1700 pieds sera maintenu pour raisons de sécurité relatives à l'aéroport de Beauvechain et qu'on travaillera avec une radiale. En ce qui concerne la date d'application de la modification, il dit que ce sont les militaires qui bloquent la situation malgré le fait que la guerre froide soit terminée et qu'il faut attendre leur approbation.

→ Monsieur Leclaire, secrétaire communal de Wezembeek-Oppem affirme qu'en augmentant l'altitude de virage gauche de 1.700 à 2.200ft QNH au départ de la piste 25R, l'on accroît la marge d'altitude par rapport aux CTR (Control Zone) de Bauvechain. Il demande en quoi les militaires sont donc concernés par ce changement de procédure? La réponse est qu'une portion inutilisée de la CTR de Bauvechain est située à l'Ouest de la CTR principale.

→ Monsieur Leclaire demande pourquoi avoir choisi une altitude (QNH) plutôt qu'une distance (VOR /DME) pour fixer le point de virage gauche des pistes 25R et 20 ? Et pourquoi ne pas avoir choisi une combinaison des deux (double condition) ? Monsieur Sohier du Cabinet répond qu'établir une double condition basée sur les hauteurs de virage et distances VOR/DME (distance par rapport à une balise) permettrait effectivement de résoudre le problème de sécurité que constitue la séparation des aéronefs qui se suivent et qui volent 2 routes respectives. Les simulations effectuées par Belgocontrol démontrent que la sécurité n'est pas assurée pour un flux de trafic habituel sur l'aéroport avec une hauteur de virage comme seul paramètre de séparation. Il a donc été demandé d'introduire un 2ième paramètre de séparation, c'est-à-dire des distances de virage (calculées à partir d'une balise, appelée VOR/DME). Le principe est de fixer pour le virage le plus bas une distance maximale que peut voler l'avion et inversement une distance minimale (supérieure à la 1ière distance) pour le virage le plus élevé. Cela aurait permis de mettre en oeuvre cette partie de la décision du Conseil des Ministres du 26/02/2010. Malheureusement cette d'adaptation technique a été refusée par le service en charge de la description des routes chez Belgocontrol. Ce service considère que les descriptions de routes de décollage "sous doubles conditions" ne peuvent plus être pratiquées pour des raisons de sécurité.

→ Monsieur Leclaire demande pourquoi vouloir limiter les normes de vent aux pistes 25R/25L et 20 alors que celle-ci sont des segments de droite comportant chacun deux directions (sous entendu 07 et 02) ? Monsieur Touwaide répond qu'il s'agit d'une volonté politique de ne s'occuper que des pistes prioritaires.

→ Monsieur Leclaire demande ce qu'il adviendra le jour ou le vent sera en dehors des normes prévues ? C'est à dire en dehors des axes 02 / 07L / 07R et des directions prévues (20-90° x-wind) = 104° et (25R +90° x-wind) = 340°. Donc en résumé dans le secteur 341°/103° sauf les directions 014°, 065° et 070°.

Monsieur Touwaide répond qu'on se trouvera devant un gros problème pouvant mener à la fermeture de l'aéroport.

→ Monsieur Leclaire demande ce qu'il en est de l'installation d'un ILS en piste 07L pour remplacer à la fois la procédure VOR/DME 07R et la VOR 07L ?

Monsieur Touwaide répond que cela tombe en dehors des accords politiques 2008 et 2010.

→ Monsieur Heroes évoque les problèmes de Haren et la modification route Chabert / route du Canal. Il se pose la question si la situation s'est améliorée pour Haren.

Monsieur Touwaide répond que les avions sur route du Canal ne survolent pas le centre de Haren mais au-dessus du dépôt d'Infrabel, en ensuite au dessus de la gare de Schaarbeek-Formation et l'incinérateur de Neder-over-Heembeek.

→ Monsieur Roger Vermeiren pose une question sur l'exactitude des tracés radars de Belgocontrol.

Monsieur Torck donne la parole à Madame Peeters de Belgocontrol qui répond que leurs tracés radars atteignent une précision de 100m. Les données sont transmises via TBAC (The Brussels Airport Company) au Service de Médiation.

Monsieur Touwaide répond que les tracés radars sont exacts et qu'à son avis la perception d'un habitant peut être trompeuse.

Il dit qu'à partir du plateau près de la Mankevosstraat à Meise on peut observer les avions de très loin.

Il fait remarquer que le système des tracés radars a été amélioré, mais que la qualité de l'arrière-plan des tracés n'a pas contre pas été améliorée.

Monsieur Vermeiren fait, sur base du fait que les avions sont observables et engendrent également loin de l'axe du vol des nuisances, une remarque sur le chevauchement des différentes routes de départ dans le Noordrand. Un chevauchement qui, selon Monsieur Vermeiren, est confirmé pour des footprints d'avions d'une largeur jusqu'à 6 Km.

Monsieur Touwaide fait une explication sur les 4 routes différentes dans le Noordrand.

→ Une personne demande pourquoi le Service de Médiation ne donne pas d'information concernant les sonomètres sur son site internet.

Monsieur Touwaide répond que cela n'est pas possible étant donné que tout ce qui concerne les sonomètres est une compétence régionale.

→ Une personne demande ce qu'il en est des exceptions sur les Quota Counts, surtout les exceptions pour lesquelles il n'existe pas de limite de fin.

Il s'agit donc des exceptions 3 (restrictions en soirée pour les décollages) et 5 (restrictions de nuit pour les arrivées).

Monsieur Touwaide répond que les exceptions de ce type continueront à exister.

Fin du Forum : 16h30