

## DÉCISION MOTIVÉE 17.012 DU COLLEGE DES MÉDIATEURS AÉRIENS

CM/T/PHT/FR/2020-03/17.012/27 mars 2020

Concerne : AVIONS CARGOS BOEING 747 EN PROCÉDURE DENUT

Nous soussignés membres du Collège des Médiateurs Aériens : **Philippe TOUWAIDE** – Directeur du Service de Médiation et Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral - ; **Juan TORCK** – Médiateur-adjoint – et **Alexandre de SPIRLET** – Médiateur-adjoint en présence de Mesdames **Mona OUNIS**, **Emily DELBAER** et **Aurélié DUPONT** assurant le secrétariat ; réunis en séance collégiale des Médiateurs Aériens en date du 27 mars 2020 rendons l'avis suivant dans le cadre du dossier en question et formulons la présente recommandation au :

- Ministre de la Mobilité du Gouvernement Fédéral
- Directeur Général du Transport aérien du SPF Mobilité et Transports

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment les articles 5 § 1, 14 bis et 32 ;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, et en particulier les articles 2 § 2, 43 § 2 et 44 ;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu la loi du 28 avril 2010 ;

Vu la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ;

Vu la loi du 2 août 1963 relative à l'emploi des langues en matière administrative ;

Vu la loi du 18 juillet 1966 portant coordination des lois sur l'emploi des langues en matière administrative ;

Vu 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, notamment ses articles 4 et 9 ;

Attendu que l'article 9 de 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 stipule que:

« *Le ministre ou son délégué peut délivrer une autorisation d'utilisation temporaire à l'aéroport de Bruxelles-National pour un aéronef présentant une faible marge de conformité ne pouvant être exploité en vertu d'autres dispositions du présent arrêté.*

*Cette exemption est limitée aux :*

- 1° aéronefs dont l'exploitation revêt un caractère si exceptionnel qu'il serait déraisonnable de ne pas accorder d'exemption temporaire;*
- 2° aéronefs effectuant des vols non commerciaux à des fins de modifications, de réparations ou d'entretien. »*

Vu l'Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National ;

Vu le Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, dont principalement l'article 7.1.:

Décision motivée 17.012 du Collège des Médiateurs Aériens

## Article 7 : Informations relatives aux caractéristiques acoustiques

1. Les décisions relatives aux restrictions d'exploitation liées au bruit sont fondées sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, de la convention de Chicago (sixième édition, mars 2011).

Considérant que seule la certification acoustique ICAO est à prendre en compte dans les restrictions nationales d'exploitation liées au bruit ; que ces dispositions ICAO sont rendues obligatoires dans les règlements européens, et de ce fait également en droit belge ;

Vu l'Arrêt du Conseil d'Etat n° 238.283 du 22 mai 2017 : « Considérant qu'il est inévitable que l'exploitation d'un aéroport génère des nuisances sonores à ses abords ; que l'Etat dispose en conséquence d'un large pouvoir d'appréciation, que le choix entre la concentration de ces nuisances sur certaines zones ou leur dispersion sur une large étendue, la limitation des heures de fonctionnement de l'aéroport, le respect rigoureux des exigences de la sécurité aérienne, la sauvegarde des intérêts économiques liés de près ou de loin au trafic aérien, sont autant de paramètres qui interviennent dans une appréciation en opportunité de ce qui vaut le mieux pour l'ensemble de la collectivité dans une appréciation politique. Considérant que si l'article 23 de la Constitution prescrit de garantir le droit à la protection d'un environnement sain, il n'interdit pas en tout temps et tout lieu toute perturbation de la qualité de l'environnement, mais impose que, globalement, il soit veillé à protéger l'environnement ; qu'en particulier en ce qui concerne la localisation des nuisances sonores inéluctablement liées à l'exploitation d'un aéroport, cet article laisse aux autorités compétentes le choix de concentrer ou de répartir les nuisances sonores de la manière qu'elles estiment le plus conforme à l'intérêt général ; qu'en conséquence, il n'interdit pas que la situation de certaines zones soit détériorée si cette détérioration est compensée par l'amélioration de la situation dans d'autres zones » ;

### EXPOSÉ DU DOSSIER :

Le décollage tardif d'avions cargos de type Boeing 747 vers les Etats-Unis, en procédure DENUT et souvent de la même compagnie génère des nuisances importantes et un nombre élevé de réclamations et de plaintes.

Il convient dès lors de prendre des mesures pour que ce type d'avions ne décolle plus systématiquement en soirée, avant le « couvre-feu » puisque le Boeing 747 n'est pas autorisé à voler de nuit.

## 1. Description de la procédure de décollage DENUT

La procédure DENUT de décollage 25R est utilisée principalement pour les avions à destination des Etats-Unis et du Canada, elle prévoit un virage vers la droite à 700 pieds vers le point de sortie DENUT près d'Eeklo.

Exemple : la procédure 25R virage droite DENUT 6C dernière mise à jour du 10 octobre 2019

<b>DENUT 6 C</b>	At 700 FT QNH RT on track 297° to intercept R-278 BUB. RT to intercept R-308 HUL to DENUT.	Cross R-280 BUB at or above 1 700 FT QNH.	(U)L610 westbound. For TFC overflying London TMA with requested flight level above FL 245. For TFC DEST EGKK, EGHH and EGHI.
------------------	--	---	--

## 2. Le système du quota de bruit à Bruxelles-National

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.

Décision motivée 17.012 du Collège des Médiateurs Aériens

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

» 1<sup>er</sup> janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 8,0 et +

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

» 1<sup>er</sup> janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 12,0 et +

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

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

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

» 1<sup>er</sup> janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 24,0 et +

## 3. Pourquoi les avions virent-ils uniquement à 4.000 pieds en DELTA ?

La piste 25R est principalement assignée préférentiellement (**PRS = Preferential Runway System**) pour les décollages, mais ces décollages s'opèrent différemment par des altitudes de virage qui ne sont pas identiques :

- **VIRAGE 700 PIEDS DROITE CHARLIE** : Tous les avions (léger, moyen et gros porteurs) qui virent vers les balises Nord et Ouest (ELSIK C, NIK C, HELEN C, DENUT C, KOK C, CIV C-RING) virent vers la **DROITE**, à partir de l'altitude de **700 pieds**
- **VIRAGE 1.700 PIEDS GAUCHE CHARLIE** : Tous les avions sauf les gros porteurs qui virent vers les balises Sud et Est (LNO C, SPI C, PITES C, SOPOK C, ROUSY C) virent vers la **GAUCHE** à partir de **1.700 pieds**
- **VIRAGE 4.000 PIEDS GAUCHE DELTA** : Tous les avions gros porteurs à 4 réacteurs qui virent vers les balises Sud et Est (LNO D, SPI D, PITES D, SOPOK D, ROUSY D) virent vers la **GAUCHE** à partir de **4.000 pieds**

Le fait que les avions gros porteurs virent plus loin et à une altitude plus élevée vers la gauche ne provient **PAS d'une restriction technique**, mais d'une **motivation opérationnelle** :

- *700 pieds : altitude minimale à partir de laquelle les avions peuvent virer en toute sécurité au décollage*
- *1.000 pieds : altitude minimale de séparation verticale à Bruxelles-National imposée par la DGTA et BELGOCONTROL entre les procédures de décollage 25R virant vers la gauche et l'éventuelle manœuvre de remise des gaz d'un avion qui ne parvient pas à atterrir sur la piste 25L et qui effectue une manœuvre de « GO AROUND » ou « MISSED APPROACH » en redécollant de la piste 25L en virant vers la gauche à 700 pieds pour revenir effectuer après une large boucle vers la gauche une seconde tentative d'atterrissage sur la piste 25L*
- *1.700 pieds : 700 pieds d'altitude de virage + 1.000 pieds de séparation de sécurité*
- *2.000 pieds : altitude de virage vers la gauche qui a existé entre le 28.12.2000 et le 11.06.2003 suite à un conflit faute de définition précise de la procédure overshoot-missed approach à l'atterrissage sur la piste 25L*
- *4.000 pieds : altitude de virage vers la gauche pour les avions gros porteurs à 4 réacteurs existante depuis le 17.01.1974 qui permet une séparation horizontale de sécurité avec les avions qui virent également vers la gauche à 1.700 pieds, et qui permet aux avions gros porteurs d'évoluer à plus de 6.000 pieds en approche de la balise d'Huldenberg et de la base militaire de Beauvechain en direction des balises LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY*

## 4. Les Boeing 747 cargo à Bruxelles-National

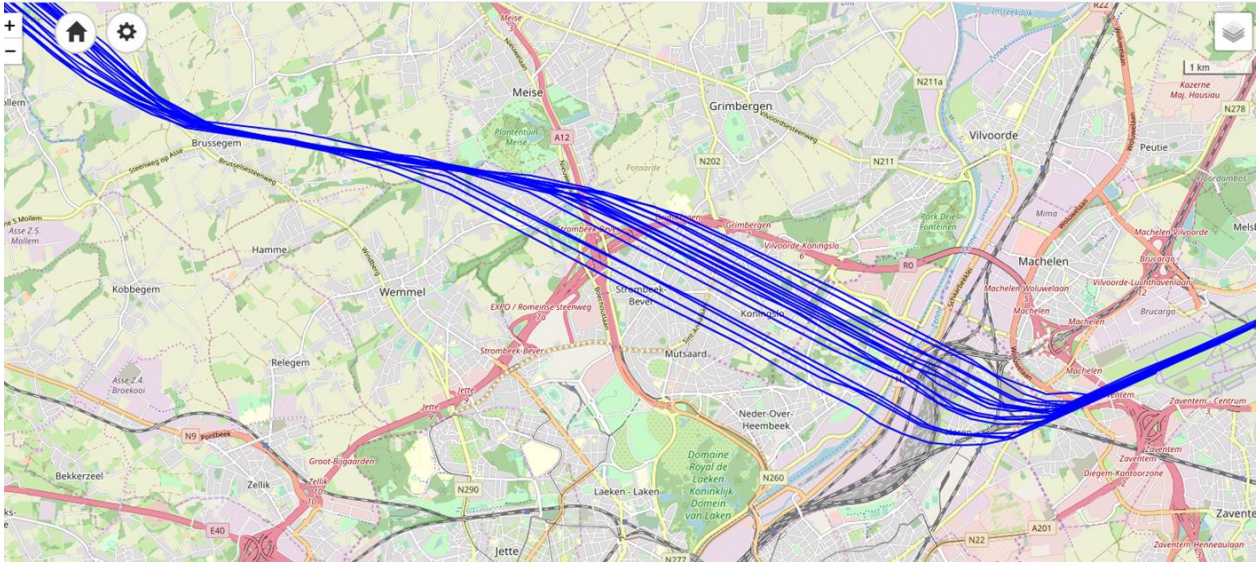
Nos analyses démontrent que le Boeing 747, même dans sa version 400, est et reste un avion très bruyant, et que le fait d'autoriser des décollages nocturnes tardifs en procédure DENUT augmente les nuisances sonores globales autour de Bruxelles-National, et surtout est une cause répétitive d'un nombre important de plaintes.

Décision motivée 17.012 du Collège des Médiateurs Aériens

Compagnie KALITTA : liste des avions KALITTA et leur QC individuel :

Type d'avions	Immatriculation	Mise en service	MTOW en tonne	QC
747-412BCF	N703CK	5/02/2018	369	
747-446(BCF)	N742CK	14/01/2010	395	24,8
747-446BCF	N745CK	15/12/2010	395	24,8
747-446BCF	N743CK	17/11/2010	395	24,8
747-446BCF	N744CK	6/12/2010	395	24,8
747-481F	N402KZ	2/08/2014	397	24,5
747-481F	N401KZ	14/09/2016	397	24,5
747-481FSCD	N403KZ	30/01/2015	397	24,5
747-4B5(BCF)	N709CK	21/04/2019	395	22,1
747-4B5BCF	N708CK	7/09/2018	395	22,1
747-4B5BCF	N707CK	7/09/2018	395	22,1
747-4B5F	N713CK	30/03/2018	395	24,5
747-4B5F	N715CK	11/08/2018	395	24,5
747-4B5FSCD	N701CK	6/07/2017	395	18,6
747-4B5FSCD	N705CK	17/08/2017	395	24,5
747-4B5FSCD	N706CK	14/08/2017	395	24,5
747-4B5FSCD	N702CK	1/11/2017	395	24,5
747-4B5FSCD	N710CK	8/03/2018	395	24,5
747-4B5FSCD	N712CK	1/06/2018	395	24,5
747-4B5FSCD	N716CK	21/09/2018	395	24,5
747-4H6(BCF)	N741CK	7/08/2008	395	24,8
747-4H6BCF	N740CK	29/05/2008	395	24,8
747-4HQERF	N782CK	14/01/2012	413	24,5
747-4R7F	N700CK	10/10/2015	398	24,5

Décision motivée 17.012 du Collège des Médiateurs Aériens



Trajectoire de décollage de B744 du virage droit 25R suivant la procédure DENUT

## 5. Base légale

Cette décision collégiale trouve son fondement dans **l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National** ainsi que dans la **loi du 28 avril 2010**.

Pour ces motifs, le Collège des Médiateurs, à l'unanimité émet l'avis suivant :

- **Article 1** : il est recommandé de respecter strictement les dispositions internationales relatives à la procédure de certification prévue à l'annexe 16 de l'OACI et les définitions reprises dans l'Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National.
- **Article 2** : il est recommandé de respecter la législation sur les limitations d'évolution des avions en fonction de leur niveau de bruit individuel QC et donc de ne pas faire évoluer de nuit (entre 23h00 et 06h00 locales) des avions qui présentent un niveau de bruit individuel QC, supérieur à la limite admise et autorisée de nuit à Bruxelles-National soit supérieur au QC 8,0.
- **Article 3** : il est recommandé d'adapter la définition des avions gros porteurs à celle reconnue internationalement par les documents FAA-N JO 7110.525 du 8 avril 2010 et ICAO DOC 4444 PANS-ATM qui classifient les avions selon leur poids pour des raisons de turbulences.
- **Article 4** : il est recommandé de prendre des mesures supplémentaires de protection des populations survolées le matin et en soirée, en abaissant par exemple le niveau individuel de bruit (QC) admis au décollage et d'éventuellement limiter l'autorisation de décollage d'avions présentant un QC élevé et supérieur à 18,0 uniquement entre 08h00 et 20h00 locales, plage raisonnable et acceptable.
- **Article 5** : il est recommandé de limiter strictement les décollages d'avions de type Boeing 747, avion bruyant, polluant et ancien.
- **Article 6** : une expédition de la présente décision motivée du Collège des Médiateurs sera transmise au Ministre Fédéral de la Mobilité et au Directeur Général du Transport Aérien du SPF Mobilité et Transports.

Décision motivée 17.012 du Collège des Médiateurs Aériens

Ainsi donné à Bruxelles le 27 mars 2020, le Collège des Médiateurs, estimant de ce fait avoir agi et répondu à ses missions légales par cet avis motivé qui le décharge de toute responsabilité.

**Par le Collège des Médiateurs, les soussignés :**

**Philippe TOUWAIDE**

Licencié en Droit Aérien  
Directeur du Service Fédéral de Médiation  
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral

**Juan TORCK**

Médiateur-adjoint  
Détaché de skeyes

**Alexandre de SPIRLET**

Médiateur-adjoint  
Détaché de skeyes

**Emily DELBAER**

Assistante de Direction  
Détachée de skeyes

**Mona OUNIS**

Assistante de Direction  
Détachée de skeyes

**Aurélié DUPONT**

Assistante de Direction  
Détachée de skeyes

Décision motivée 17.012 du Collège des Médiateurs Aériens