

Analyse juridique du Mémorandum 2019 de Brussels Airport Company

Réf: 7069-P - Mardi 18 juin 2019

par Philippe Touwaide

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime.

Ancien Commissaire du Gouvernement.

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

Médiateur Aérien au Gouvernement Fédéral - S.P.F. Mobilité et Transports.



1. PRÉAMBULE

Les négociateurs Fédéraux et Régionaux ont demandé au Service *autonome et indépendant* de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National d'analyser, sur le plan de la cohérence juridique, le document diffusé par la société commerciale privée Brussels Airport Company « **Un cadre juridique stable et cohérent pour le développement durable de Brussels Airport** » aussi dénommé « **Mémoire pour les négociations des accords de gouvernement fédéral et régionaux** », daté de 2019 sans autre précision de publication.

Le Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral et Directeur du Service de Médiation analyse dès lors, au travers de cette présente étude, la légalité des 13 propositions et leur conformité - ou non - par rapport aux Lois, arrêtés et règlements européens ; il ne s'agit donc pas d'un examen de l'opportunité de ces mesures mais uniquement de leur adéquation ou non par rapport au prescrit réglementaire.

Toute l'équipe de la Médiation est totalement neutre et indépendante, tous les membres sont domiciliés et habitent loin de l'aéroport, et n'ont aucun intérêt ni de conflits d'intérêt dans la gestion de cette problématique des nuisances sonores dues au trafic aérien de et vers Bruxelles-National. La grande expérience aéronautique du personnel de la Médiation et l'importante documentation dont dispose ce service en font une référence incontournable dans toute analyse du dossier des nuisances sonores engendrées par le trafic aérien autour de Bruxelles-National.

Philippe TOUWAIDE

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

2. BRUXELLES-NATIONAL

Avant toute autre considération, il convient de bien faire la différence - et la nuance - entre le nom officiel du site aéroportuaire, reprenant tous les bâtiments de l'aérodrome, qui est et reste « **Aéroport de Bruxelles-National** » par rapport à « **Brussels Airport** » qui est la désignation commerciale de l'entreprise privée qui détient la licence aéroportuaire pour exploiter le site de Bruxelles-National.

Le Mémoire de Brussels Airport a donc le statut de revendication d'une société commerciale privée et n'est absolument pas un document officiel émanant d'une entreprise publique ou d'une administration publique de l'Etat belge. La société commerciale privée Brussels Airport remplit des missions de service public au travers de la licence aéroportuaire qu'elle détient, sous réserve du respect strict des conditions fixées dans cette licence.

Cette distinction se base sur les actes officiels suivants :

8 AOÛT 1980. - Loi spéciale de réformes institutionnelles

(M.B. du 15/08/1980, p. 9434)

Art. 6.

§1^{er}. Les matières visées à l'article 107quater de la Constitution sont :

X - 1^{er} - 7^o l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National ;

21 JUIN 2004. - Arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

Art. 1^{er}.

Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par :

2° les activités aéronautiques : les activités exercées sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National, en rapport direct avec la navigation aérienne ;

5° l'aéroport de Bruxelles-National : l'aire aéroportuaire comprenant les terrains transférés à B.I.A.C. par l'Etat en vertu de l'arrêté royal du 30 décembre 2001 autorisant l'Etat à vendre des biens immeubles à la société anonyme de droit public " Brussels International Airport Company " et les terrains attenants que le détenteur de la licence acquerra dans le futur.

10 AOUT 2009. - Arrêté royal autorisant l'Etat à vendre des biens immeubles à la société anonyme de droit privé « The Brussels Airport Company »

Art. 1^{er}.

L'Etat est autorisé à vendre à la société anonyme de droit privé « The Brussels Airport Company », aux conditions du présent arrêté, les biens immeubles expropriés par l'Etat pour les besoins de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, dont la liste est arrêtée en annexe au présent arrêté.

Dès lors parler « d'un cadre juridique stable et cohérent pour le développement durable de Brussels Airport » doit être interprété comme le Mémoire de la société privée « The Brussels Airport Company (B.A.C.) » à vocation économique qui souhaite développer son activité commerciale dans le cadre de la licence qu'elle détient pour exploiter le site aéroportuaire de Bruxelles-National.

3. LA RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ENTRE L'ÉTAT FÉDÉRAL ET LES ENTITÉS FÉDÉRÉES

Le Mémoire 2019 évoque une « insécurité juridique et des réglementations régionales et fédérales conflictuelles qui auraient freiné le développement de l'aéroport (page 2) ».

Nous ne constatons pas d'insécurité juridique ni de réglementations conflictuelles, puisque les compétences entre l'Etat Fédéral et les Régions sont très clairement définies par la législation.

La Loi belge du 27 juin 1937 portant révision de la loi de 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne est la base de toute la réglementation aéronautique, dont l'un des articles les plus importants est l'article 5 autorisant le Roi à réglementer la navigation aérienne; retirant cette matière de la compétence des Provinces et des communes.

Les Régions n'ont pas de pouvoir de décret en la matière, et ne pourraient agir qu'en matière de protection de l'environnement autour des aéroports. La gestion de l'espace aérien du sol à l'infini est et reste une compétence exclusive du Roi, à savoir du pouvoir législatif fédéral.

Les mesures fédérales établissant des restrictions d'exploitation (Arrêté royal du 25 septembre 2003 et Arrêté ministériel du 3 mai 2004) n'ont suscité aucun recours des entités régionales ; que la compétence fédérale ne saurait être remise en question et n'est pas discutée sur ce point. De plus, les normes environnementales régionales bruxelloises relatives au survol du territoire par des avions sont antérieures à l'octroi de la licence aéroportuaire à Brussels Airport ; elles ne sauraient donc être contestées et ont fait l'objet de multiples confirmations judiciaires. De ce fait, les sphères de compétence sont clairement définies par la Loi et la jurisprudence et ne présentent ni conflit ni d'insécurité juridique.

Toutefois, la Loi de réformes institutionnelles du 8 août 1980 confère aux Régions l'équipement et l'exploitation des aéroports publics à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National. En outre, les Exécutifs régionaux sont associés à l'élaboration des prescriptions techniques relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et publics.

En droit belge, le partage de compétences au sein des autorités belges est organisé par l'article 6, §1, X, 1er, 7° et l'article 6, §3, 4° et 6° ainsi que l'article 6, § 4, 3° et 4° de la Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, et l'article 4 § 14 de la Loi du 8 août 1988.

8 AOÛT 1980. – Loi spéciale de réformes institutionnelles

(M.B. du 15/08/1980, p. 9434)

Art. 6.

§1er. Les matières visées à l'article 107quater de la Constitution sont:

X - 1^{er} - 7° l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National ;

§3. Une concertation associant les Gouvernements concernés et l'autorité fédérale compétente aura lieu :

(4° pour les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes, des ports, des voies hydrauliques, des digues, des aéroports et des aérodromes ;

6° pour le trafic aérien sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics ainsi que pour les droits y afférents - Loi du 8 août 1988, art. 4, §14) ;

§4. Les Gouvernements seront associés :

3° à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport ;

4° à l'élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics ;

8 AOÛT 1988. - Loi modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles

(M.B. du 13/08/1988, p. 11367)

Art. 4.

§14. L'article 6, §3, de la même loi, est complété comme suit:

4° pour les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes, des ports, des voies hydrauliques, des digues, des aéroports et des aérodromes;

En conclusion :

- Les Régions sont seules compétentes pour l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics régionaux situés sur leur territoire régional ;
- L'Autorité Fédérale est seule compétente pour l'équipement et l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National en vertu de la Loi spéciale de réformes institutionnelles ;
- L'Autorité Fédérale a toutes les compétences légales en matière de réglementation aéronautique (évolution des aéronefs dans l'espace, procédures de vol, sécurité et sûreté) sur tous les aérodromes, mais il doit suivre la procédure d'association avec les régions en les consultant pour avis ;
- Le contrôle et la régulation de la circulation aérienne sont régis par l'entreprise publique autonome Skeyes, sur base de la Loi du 21 mars 1991, dans le respect du contrat de gestion et des règlements européens ;
- Une Loi uniquement fédérale ne pourrait à elle seule régler toute la situation, non seulement par ce que des compétences régionales existent quant aux niveaux de bruit à l'immission lors du survol du territoire régional mais surtout parce que les compétences de l'Union Européenne n'ont fait que s'étendre en matière aéronautique ;
- La gestion de cette problématique doit tenir compte des Règlements européens directement applicables comme 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 et du Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les Règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010.

En page 5, le Mémorandum évoque la perte des parts de marché en Europe qui serait due à l'insécurité juridique et aux réglementations régionales et fédérales conflictuelles ; à notre avis c'est d'abord et prioritairement la faillite de l'entreprise publique d'Etat chargée de la navigation aérienne SABENA, le 7 novembre 2001, qui est la principale cause de la perte de parts de marché, et le fait que les autres compagnies aériennes belges se sont concentrées sur des vols charters ou à vocation principalement européenne.

Pour les destinations transatlantiques, le marché belge s'est déplacé vers d'autres aéroports européens fonctionnant selon le principe du HUB et offrant de meilleures correspondances vers des destinations transatlantiques inexistantes au départ de Bruxelles-National.

TRAFIC ANNUEL À BRUXELLES-NATIONAL

2000 : 326.050 mouvements annuels
2001 : 305.534
2002 : 256.873 (faillite SABENA)
2010 : 225.682
2018 : 235.459 mouvements annuels



4. ANALYSE JURIDIQUE DES 13 SOLUTIONS PROPOSÉES QUI FORMERAIENT ENSEMBLE LA BASE POUR UN CADRE LÉGAL STABLE, TELLES QU'ÉNONCÉES AUX PAGES 4 ET 5 DU MÉMORANDUM 2019 DE BRUSSELS AIRPORT COMPANY :

Proposition 1 (page 7)

Établir un cadre légal stable et cohérent pour les routes aériennes, la réglementation en matière de bruit et les conditions d'exploitation de Brussels Airport.

Le Mémorandum établit sans cesse une confusion entre l'exploitation du site « Bruxelles-National » avec la pérennité des conditions d'exploitation accordées à « Brussels Airport ».

Le cadre est légal et stable depuis les Lois du 8 août 1980, et les Régions sont bien les seules compétentes en matière de bruit.

Les conditions d'exploitation commerciale accordées à la société commerciale « Brussels Airport » sont définies par la Région flamande, dans le permis d'environnement du 11 septembre 2008.

Modifier ce cadre légal, qui est pourtant clair, impliquerait une procédure de révision de la Constitution et des Lois spéciales du 8 août 1980.

Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques, plus connue sous le nom « Vliegwet ».

La réelle finalité d'une telle Loi n'est pas clairement comprise par les décideurs, le but manifeste de cette Loi est de transformer les modifications de procédures d'un acte administratif en une Loi et dès lors de déplacer toute contestation juridique du Conseil d'Etat vers la Cour Constitutionnelle. La Loi en tant que telle ne prévoit pas de schéma d'organisation des vols et des utilisations de pistes, mais l'annexe de la Loi serait le point de départ à partir duquel toute modification devrait être effectuée selon le processus décrit dans la Loi.

Seule la version présentée le 25 avril 2014 par le Ministre Wathelet a fait l'objet d'une approbation en première lecture par le Conseil des Ministres.

Version n° 1 du 5 mai 2006, Ministre Landuyt :

Projet de Loi 51/2466 relatif à la fixation des procédures de vol, discussions en Commission de l'Infrastructure du Parlement Fédéral, projet non suivi

Version n° 2 du 2 juin 2010, Secrétaire d'Etat Schouppe :

Avant-projet de Loi relative au cadre d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, soumis aux régions, aucun accord de majorité gouvernementale, projet non suivi

Version n° 3 du 25 avril 2014, Secrétaire d'Etat Wathelet :

Projet de Loi relatif aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique et projet de Loi relatif au suivi et au contrôle des opérations de vol et restrictions d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National et instituant l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National. Accord en première lecture du Conseil des Ministres du 25 avril 2014 - Point 49 b) et c), transmis pour consultation aux Régions et pour avis au Conseil d'Etat, projet non suivi.

Version n° 4 du 13 octobre 2016, Ministre Galant :

Avant-projet de Loi relative à l'adoption des procédures de vol et des restrictions d'exploitation et la création de l'autorité concernant l'Aéroport de Bruxelles-National, projet non suivi.

Proposition 2 (page 8)

Créer la sécurité juridique pour les routes aériennes

La Loi belge du 27 juin 1937 portant révision de la loi de 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne est la base de toute la réglementation aéronautique, dont l'un des articles les plus importants est l'article 5 autorisant le Roi à réglementer la navigation aérienne; retirant cette matière de la compétence des Provinces et des communes.

Nous n'avons remarqué aucune contradiction entre des décisions de justice : les instructions ministérielles des 15 mars 2012 et 21 juin 2012 qui sont la base légale des procédures aéronautiques en service depuis le 6 mars 2014 n'ont pas été annulées ou suspendues par le Conseil d'Etat mais bien validées (Conseil d'Etat, Arrêt n° 238.283 du 22 mai 2017, validation des instructions ministérielles Wathelet et rejet des recours Pas Question et Bru-Air Libre).

Par contre, nous avons pu consulter des décisions de justice qui interdisent ou suspendent l'utilisation de certaines procédures aéronautiques, non au titre qu'elles seraient illégales, mais au motif qu'elles génèrent de par leur utilisation des dépassements importants de normes environnementales définies :

- Arrêt de la Cour d'Appel du 17 mars 2005 ordonnant à l'État belge de mettre fin, sous peine d'astreinte, à l'usage abusif et intensif de la piste 01 à l'atterrissage ;
- Arrêt de la Cour d'Appel du 9 juin 2005 ordonnant qu'il soit mis fin aux infractions aux normes de bruit bruxelloises sur la procédure de décollage du virage « gauche court » ;
- Ordonnance du Tribunal de Première Instance du 31 juillet 2014 suspendant les modifications intervenues au 6 février 2014 sur les procédures de décollage dites du double virage gauche 25R et route du Canal ;
- Arrêt du 19 juillet 2017 du Tribunal de Première instance de Bruxelles rendu suite l'action en cessation environnementale intentée conjointement par la Région bruxelloise et les communes de la RBC contre l'Etat belge et le SPF Mobilité interdisant les infractions aux normes de bruit bruxelloises de nuit sur la route des atterrissages 01 et la route du Ring, et jour et nuit sur la route du Canal ;
- Arrêt de la Cour d'Appel du 31 mars 2018 sur le droit de 93 familles riveraines de la piste d'atterrissage 01 à être indemnisées pour les nuisances subies et confirmant un premier jugement intervenu en avril 2011, reconnaissant les fautes de l'Etat pour avoir pris « des mesures manifestement déraisonnables et non justifiées en rapport avec l'utilisation intensive de la piste 01 pour les atterrissages » ;
- Jugement du Tribunal de Première Instance de Bruxelles du 1er février 2019 relatif à la requête en intervention déposée par la Région bruxelloise et les communes bruxelloises le 27 juin 2018 ;

La stricte exécution des décisions de justice relève simplement d'un objectif légaliste de respect des décisions du pouvoir judiciaire, lequel s'inspire du principe de loyauté fédérale, dans le souci d'assurer la sécurité juridique. Il faut donc bien faire la différence entre la légalité des procédures (seules certaines procédures du temps du Ministre Anciaux ont été suspendues par le Conseil d'Etat) et les effets induits des procédures au niveau environnemental – ce qui ne peut d'aucune manière mettre en doute leur légalité -, cette nuance est excessivement importante puisqu'il n'y a aucune insécurité juridique au regard de l'Arrêt n° 238.283 pris en date du 22 mai 2017 par le Conseil d'Etat, validant les instructions des 15 mars 2012 et 21 juin 2012 au motif qu'elles ne contiennent aucune illégalité et que les procédures aéronautiques ne sont ni un plan ni un programme.

Il convient de signaler que la Cessation Environnementale du 30 mai 2018 dans l'affaire « Noordrand » qui ordonne la suspension environnementale des mesures mises en œuvre entre 2012 et 2014 fait l'objet d'une procédure en Appel, n'est donc pas définitive et n'est pas exécutée par le Gouvernement Fédéral.

Les routes (en fait les procédures car il n'existe pas de routes) aériennes ont été modifiées en :

- 1^{er} août 1972 : création du virage gauche 1700 pieds Charlie 25R, inchangé depuis ;
- 17 janvier 1974 : création du virage gauche 4000 pieds Delta 25R, inchangé depuis ;
- 22 juillet 1974 : création de la procédure CIV rectiligne le week-end (Chabert) transférée sur Canal en 2013 ;
- 22 janvier 2004 : création des procédures de contournement Zulu, inchangées depuis (Anciaux) ;
- 22 mars 2004 : création des procédures virage gauche 1700 pieds court, inchangées depuis (Anciaux) ;
- 9 janvier 2014 : éclatement des 4 procédures Noordrand, inchangé depuis (Wathelet) ;
- 6 mars 2014 : création des procédures de décollage 07 Rechtdoor, inchangé depuis (Wathelet) ;

L'auteur du Mémoire a oublié d'évoquer le critère de la sélection des pistes sur base des valeurs de composantes de vent, point essentiel dans l'organisation des vols, des procédures de vol assignées, du choix de la piste en usage et donc des zones survolées.

Réglementation cohérente en matière de bruit basée sur le principe de l'émission sonore et non de l'immission

La Région de Bruxelles-Capitale s'est dotée d'une législation dans la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien par son Arrêté du 27 mai 1999 entré en vigueur le 1er janvier 2000.

La Cour d'Appel de Bruxelles par son Arrêt du 9 juin 2005 et le Conseil d'Etat, en Assemblée Générale, par ses 3 Arrêts du 9 mai 2006, ferment définitivement toute contestation juridique sur la validité des normes bruxelloises en matière de valeurs limites pour le survol aérien du territoire de la région de Bruxelles-Capitale.

Enfin la Cour Européenne de Justice, par son Arrêt du 8 septembre 2011, a mis fin à toutes les contestations en précisant que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas sortie de ses attributions et que les normes de bruit ne sont pas des normes de produit, et qu'une région peut très bien régler les normes à l'immission à ne pas dépasser lors du survol de son territoire.

Le titulaire de la licence aéroportuaire, « Brussels Airport Company », est tenu de respecter l'article 34 de sa Licence aéroportuaire :

21 JUIN 2004. - Arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

Art. 34.

Le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral.

Art. 35.

§ 1^{er}. Le titulaire fournit, sur une large base et d'une manière transparente, des informations relatives aux trajectoires suivies (entre autres sur base de l'information fournie par l'organisme de contrôle aérien) et aux nuisances occasionnées par les avions qui utilisent l'aéroport de Bruxelles-National, et ce conformément aux meilleures pratiques des aéroports de référence.

§ 2. Le titulaire contrôle et évalue les niveaux de bruit causé par les atterrissages et décollages et établit et publie chaque année des cartes de contour de bruit nocturnes et globales selon les méthodes conformes aux normes et usages internationaux convenues avec les instances compétentes.

Art. 36.

Le titulaire collabore étroitement avec le Service de Médiation créé par l'arrêté royal du 15 mars 2002 quant au traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores, et met à la disposition de ce service les données dont il dispose, sous réserve de l'engagement de ce service de ne communiquer à des tiers que les données nécessaires à l'exercice de la mission qui lui est conférée par l'arrêté royal susmentionné.

Au regard de la lecture de l'Arrêt du 8 septembre 2011 de la Cour Européenne de Justice, *il n'existe aucune incertitude juridique sur la validité des normes bruxelloises en matière de valeurs limites pour le survol aérien* du territoire de la région de Bruxelles-Capitale. Selon la Cour, la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas sortie de ses attributions et ses normes de bruit ne sont pas des normes de produit, et cette région peut très bien régler les normes à l'immission à ne pas dépasser lors du survol de son territoire.

Proposition 4 (page 9)

Demande que les mouvements aériens soient correctement exécutés en conformité avec la législation fédérale

Il convient de préciser à nouveau qu'il n'existe aucune route aérienne, mais seulement des procédures aériennes publiées dans les manuels A.I.P. publiés par Skeyes pour le compte de l'Etat belge.

Concernant la valeur du contenu des informations reprises dans les A.I.P. dans son arrêt du 24 janvier 1997 (page 370, point 7.6), la Cour d'Appel de Bruxelles s'est exprimée en ces termes : « Attendu que les informations aéronautiques données par la RVA puis par Belgocontrol aux compagnies aériennes et faisant l'objet des A.I.P. n'ont pas de valeur de disposition légale ou réglementaire ; que, certes, la raison même de ces instructions est d'être suivies par les compagnies aériennes ; que les instructions que ces A.I.P. contiennent ne créent pas de droits pour les tiers qui ne peuvent s'en prévaloir pour contraindre Belgocontrol à les respecter alors que, celle-ci en conserve, à tout moment, la maîtrise ; que, Belgocontrol peut déroger à des instructions, sauf à démontrer que ce faisant elle adopterait une politique déraisonnable dans l'exécution de sa mission de gestion commerciale de l'infrastructure aéroportuaire de Bruxelles-National et de police de la sécurité du trafic aérien ; qu'il n'est pas démontré, en l'espèce, que Belgocontrol aurait accordé, de façon injustifiée, des dérogations à ces A.I.P. » ;

Cette revendication ne respecte pas la séparation des pouvoirs entre le Fédéral (établissement et description des procédures aériennes) et les entités fédérées (contrôle et surveillance du bruit lors du survol de leur territoire, soit bruit perçu au sol) ; puisqu'elle empiète sur les compétences clairement attribuées en matière environnementale aux entités régionales et fédérées.

A ce sujet, il convient de remarquer que les normes de bruit liées au survol n'ont jamais été fédérales et n'ont jamais existé avant le 8 août 1980. Donc une re-fédéralisation ne peut s'envisager pour une norme qui n'a jamais été fédérale. D'autre part, signalons également qu'une région a pris des Arrêtés relatifs aux normes limites de bruit pour les voies de chemin de fer, les concerts en plein air, les événements publics, les salles de spectacle mais qu'elle s'abstient toujours de prendre et de réglementer par la norme les bruits liés au survol de son territoire régional par les aéronefs.



Demande de prendre la masse réelle de l'avion au décollage (Actual Take Off Weight) comme base pour le calcul de sa classe sonore

Législation en la matière :

Les Arrêtés ministériels des 3 mai 2004 et 27 juillet 2009 relatifs à la gestion des nuisances sonores à Bruxelles-National définissent et déterminent les quotas de bruit admissibles à Bruxelles-National.

La quantité de bruit par mouvement (QM) est calculée comme suit à une décimale près :

QM = 10 [(B-85)/10] où la variable B représente pour tout décollage la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés d'une avion en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse maximale de décollage, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.

Le QC est calculé selon le niveau sonore réel de l'avion tel qu'établi lors de la certification de l'avion par l'EASA.

Cette certification et la catégorisation des avions en fonction des QC s'opèrent conformément à l'article 3 § 1er de l'Arrêté Ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National (MB 11.06.2004 page 44.008).

La limite de QC de nuit a été limitée à maximum 8,0 QC conformément à l'accord de Gouvernement du 19 décembre 2008, et est reprise à l'article 4 - 1° de l'Arrêté Ministériel du 27 juillet 2009 (MB du 21 août 2009, page 55.997).

3 MAI 2004. - Arrêté ministériel relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National

CHAPITRE II. — Calcul de la quantité de bruit par mouvement

Art. 3.

§ 1^{er}. Pour les mouvements d'avions à réaction subsoniques civils, la quantité de bruit par mouvement (QM) est calculée comme suit à une décimale près : $QM=10 [(B-85)/10]$, où la variable B représente :

1° pour tout atterrissage : le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, moins 9 EPNdB ;

2° pour tout décollage : la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés d'un avion en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse maximale de décollage.

Le seul certificat légal au sens des réglementations (OACI, UE,) est le certificat unique «noise certificate» délivré par l'autorité de tutelle compétente à chaque aéronef individuel. La seule valeur légale - et à laquelle se réfèrent les autres Etats systématiquement - est celle certifiée selon l'Annexe 16, que l'Union Européenne a rendu directement obligatoire par voie de règlement (annexe I du règlement 748/2012 point 21.A.18, ainsi que le règlement « restrictions d'exploitation »).

L'EASA ne reconnaît donc qu'une seule valeur comme légale et certifiée, celle basée sur la MTOW (Maximum Take Off Weight ou poids maximal au décollage).

Les Arrêtés royal du 25 septembre 2003 et ministériel du 3 mai 2004 sur les restrictions d'exploitation à

l'aéroport de Bruxelles-National en sont d'ailleurs la transposition et l'application au niveau fédéral. Or, l'article 4 § 4 de cette directive rappelle sans ambiguïté que « Les restrictions d'exploitation basées sur les performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale. »

En résumé, cette demande ne respecte pas la législation internationale sur les certifications des avions :

- Le certificat acoustique n'est pas délivré par type d'avions de façon globale mais au cas par cas puisque chaque avion peut posséder une motorisation totalement différente d'un avion de même type
- Le certificat acoustique est délivré individuellement pour chaque avion selon son numéro de constructeur en fonction de sa motorisation et n'est valable que pour cet avion bien précis selon son immatriculation
- Un seul et unique certificat est délivré par avion
- La législation belge et européenne précise bien que la certification acoustique se réalise sur base des niveaux sonores certifiés des avions
- Une re-certification éventuelle devrait se faire sur base d'une diminution de puissance de l'avion et non sur base d'une diminution de la charge ; la diminution de puissance entraînant de facto une diminution de la charge
- Un avion ne peut disposer à la fois d'un certificat spécifique valable que pour Bruxelles-National avec réduction de puissance et de charge (Actual Take-Off Weight) et d'un certificat général valable pour les autres aéroports
- La demande ne respecte pas les dispositions légales puisque le calcul de QC ne permet pas une réduction de QC en fonction du poids réel embarqué sans mesure du bruit effectivement perçu ; puisque le calcul de QC est uniquement établi sur base d'une mesure réelle du bruit perçu lors de la certification après test
- La Belgique ne peut déroger aux dispositions internationales ni aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI
- Aucun organisme n'est habilité à contrôler effectivement le poids réel des avions au décollage

Proposition 6 (page 13)

Demande d'adapter les procédures de vol, en utilisant la sécurité, la capacité et l'efficacité environnementale comme principes directeurs

Le Mémoire établit une confusion entre procédure de vol et capacité d'utilisation des pistes. La capacité opérationnelle horaire de l'aéroport est fonction de l'utilisation des pistes, et du nombre de mouvements réalisables par heure sur le schéma de pistes en fonction de l'utilisation de pistes parallèles et indépendantes, ou de pistes croisées :

74 mouvements coordonnés par heure sont garantis à Bruxelles-National par :

- Article 24 de l'Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C. : « le titulaire de la licence garantit la capacité déclarée des pistes à septante-quatre mouvements coordonnés par heure, capacité pouvant être portée à quatre-vingt mouvements par heure » ;
- Article 24 § 1er de l'Arrêté royal du 25 avril 2014 portant approbation du troisième contrat de gestion conclu entre l'Etat belge et BELGOCONTROL : « BELGOCONTROL garantit la capacité déclarée des pistes à l'Aéroport de Bruxelles-National, en tant qu'aéroport entièrement coordonné, de 74 mouvements coordonnés par heure ».

Configuration des pistes EBBR	Capacité horaire maximale déclarée
25L/25R	74
07R/07L	67
01/07R	54
01 single	41
19 single	40
25R single	40
25R/19	40
07R single Toff	35
25L single Toff	35
07L single Toff	32

Source : BELGOCONTROL, rapport capacité opérationnelle 2014

Nous n'avons pas connaissance de l'existence de procédures aériennes qui seraient dangereuses ou qui ne garantiraient pas en priorité la sécurité aérienne. Toutes les procédures publiées dans les A.I.P. ont été établies après de nombreuses certifications et vérifications des obstacles par exemple, et validation par la D.G.T.A. sur base d'études de sécurité.

Le Mémoire oublie comme critère le taux de montée et les procédures NADP (Noise Abatement Departure Procedure) de moindre bruit, qui sont des facteurs modulables en terme de ressenti lors du survol, en voici la liste extraite des A.I.P. EBBR effectif au 23 mai 2019 :

EBBR AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. GENERAL

a. Noise Restrictions

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

- take-off or landing with QC > 8.0 is forbidden between 2200 and 0459 (2100 and 0359);
- take-off or landing with QC > 12.0 is forbidden between 0500 and 0559 (0400 and 0459);
- take-off with QC > 48.0 is forbidden between 0600 and 1959 (0500 and 1859);
- landing with QC > 24.0 is forbidden between 0600 and 1959 (0500 and 1859);
- take-off with QC > 24.0 is forbidden between 2000 and 2159 (1900 and 2059);
- landing with QC > 12.0 is forbidden between 2000 and 2159 (1900 and 2059).

Exemptions may be granted for :

- take-off between 2000 and 2159 (1900 and 2059) with $QC \leq 26.0$ (with a maximum of 3% of the number of take-offs per year for this time period) ;
- take-off between 2200 and 0459 (2100 and 0359) with $QC \leq 12.0$ (with a maximum of 200 take-offs per year only for aircraft that operated at EBBR between 25 OCT 2008 and 24 OCT 2009) ;
- landing between 2200 and 0459 (2100 and 0359) with $QC \leq 12.0$ (with a maximum of 300 exemptions per year).

Exemptions shall be requested from the CAA in advance via FAX (+32 (0) 2 277 42 54) or via email (BCAA.inspect.env@mobiliteit.fgov.be).

The QC is calculated using the formula $QC = 10[(G-85)/10]$, whereby "G" equals :

- for take-off: half the sum of the certified fly-over and sideline noise levels in EPNdB of the aircraft at its MTOW;
- for landing: the certified approach noise level in EPNdB of the aircraft at its maximum landing weight, minus 9 EPNdB.

Take-off or landing of marginally compliant aircraft is forbidden between 2200 and 0459 (2100 and 0359).

Following flights are exempted from the noise quota system :

- flights carrying members of the Belgian Royal Family, the federal government, regional or community governments or foreign royal families, foreign heads of state or government leaders, the President or members of the European Commission on official mission;
- missions in case of disaster or medical urgency;
- military missions;
- take-off or landing performed in exceptional conditions (flights on which an immediate threat exists to the health of people or animals, diverted flights, etc.).

In case of circumstances beyond the operator's control, a non-compliant flight may be exceptionally allowed, provided that proper justification is sent to the Director-General of the CAA within two working days after the flight.

For marginally compliant aircraft, an authorization of temporary use may be delivered by the Minister of Transport or his representative, if the aircraft is operated exceptionally or in non-commercial flights for modifications, repairs or maintenance.

b. Reverse Thrust

Except for safety reasons, reverse thrust shall not be used at other than idle power. On the aprons, it is prohibited at any time.

2. GROUND PROCEDURES

a. Taxi Restrictions between 2200 and 0459 (2100 and 0359)

Maximum four aircraft are authorized to taxi simultaneously to the holding position(s) of the runway(s)-in-use. Additionally, only three aircraft are allowed to await take-off clearance at the holding position at the same time.

Engine run-up is not allowed at the holding position, except for run-up tests performed immediately before take-off as part of the take-off procedure.

b. Engine Test Runs and Idle Checks

Engine test runs and idle checks in the open air and without silencers must be restricted to the very minimum and require prior permission from the Airport Authority.

Engine test runs are only allowed between 0600 and 2100 (0500 and 2000). They can only take place on the crossing of TWY F3, Y, W1 and W21. If this crossing is not available due to infrastructural reasons, compass swing located at TWY D2 may be used instead.

c. Power Supply

The aircraft parking positions 140 to 174, 201 to 240, 680 to 699 and 969 to 973 are equipped with 400 HZ and aircraft parking positions 140 to 174, 201 to 240 and 680 to 699 are equipped with pre-conditioned air (PCA). As soon as possible after arrival at one of these positions (5 MIN after docking MAX), 400 HZ shall be connected and the APU switched off. Upon departure (15 MIN before ETD), the APU may be started and 400 HZ shall be disconnected. When 400 HZ or PCA is not available, GPU shall be used.

When no PCA is available and an authorization from the Airport Inspection has been obtained, the use of the APU is allowed during periods of extreme high or low temperatures for aircraft docked for more than 1 HR at the aircraft parking position.

3. ARRIVAL PROCEDURES

a. ILS Approach

Aircraft performing an ILS approach shall not intercept the GP below :

- 2 000 FT QNH for RWY 25L/R (3 000 FT and 2 000 FT respectively in case of simultaneous approach);
- 2 000 FT QNH for RWY 01;
- 3 000 FT QNH for RWY 19.

After interception, the aircraft shall not descend below the GP.

b. Surveillance Radar Approach

Aircraft performing an SRA without ILS assistance, shall not descend below 2 000 FT QNH before 6 NM from touchdown, nor fly thereafter below a descent path of 3°.

c. Visual Approach

Aircraft performing a visual approach without ILS or radar assistance, shall not descend below 1800 FT QNH before intercepting the PAPI approach slope, nor fly below it thereafter.

d. Vectored Continuous Descent Operations (CDO)

When the traffic situation permits, ATC will facilitate vectored continuous descent for all RWY.

Facilitation of CDO will be provided at ATC discretion only.

When vectoring for continuous descent, ATC will, as soon as practicable after first call on the APP frequency, provide distance from touchdown and an approval to descend at pilot's discretion. The phraseology "when ready, descend" shall be used.

CDO will not be facilitated in adverse weather conditions that may affect the approach (wind shear, thunderstorms, etc).

Subject to ATC instructions, inbound aircraft shall adopt a continuous descent profile - to the greatest possible extent compatible with safe operation of the aircraft - by employing minimum engine thrust, ideally in a low drag configuration, prior to the FAF/FAP.

e. Speed Limitation

Aircraft being radar vectored shall reduce speed to 250 KIAS when entering the radar vectoring area or when below FL100. 250 KIAS MAX shall be respected by all pilots as soon as they cross one of the speed limiting points (SLP) as shown on chart AD 2.EBBR-STAR.01.

f. Special Procedures for Arrivals between 2200 and 0459 (2100 and 0359)

Traffic leaving IAF KERKY for approach to RWY 25L/R will not be cleared to descend below FL70 until crossing R-360 BUB unless for vectored continuous descent operations (see § 3.4 above).

4. DEPARTURE PROCEDURES

a. General

The SID (see EBBR AD 2.22, § 3.2.1) constitute noise abatement procedures. It is therefore emphasized that pilots shall adhere to these routes as closely as performance permits. If unable to comply with these procedures, they shall advise ATC immediately.

b. Climb Gradient

In order to minimize noise nuisance, to clear obstacles in the departure area and for compliance with ATS airspace limits, aircraft shall maintain a net climb gradient of 7% MNM until passing 3 200 FT QNH. If unable to comply, pilots shall advise ATS accordingly when requesting start-up clearance.

c. Noise Abatement Take-off and Climb Procedures

The following operational noise abatement take-off procedures must be applied for outbound flights :

For turbo-jet aircraft :

- from take-off to 1 700 FT QNH :
 - ◊ take-off power ;
 - ◊ take-off flaps ;
 - ◊ climb to $V_2 + 10$ to 20 KT or as limited by body angle ;
- at 1 700 FT QNH :
 - ◊ reduce thrust to not less than climb thrust ;
- from 1 700 FT QNH to 3 200 FT QNH :
 - ◊ climb at $V_2 + 10$ to 20 KT ;
- at 3 200 FT QNH :
 - ◊ accelerate smoothly to en-route climb speed with flaps retraction.

For propeller aircraft:

- from take-off to 1 700 FT QNH:
 - ◊ take-off power ;
 - ◊ climb at maximum gradient compatible with safety ;
 - ◊ speed not less than single engine climb speed, nor higher than best rate of climb speed ;
- at 1 700 FT QNH:
 - ◊ reduce power to the maximum normal operating power (if this power has been used for showing compliance with the noise certification requirements) or to the maximum climb power ;
- from 1 700 FT QNH to 3 200 FT QNH:
 - ◊ climb at the maximum gradients with reduced power, maintaining constant speed ;
- at 3 200 FT QNH:
 - ◊ accelerate smoothly to en-route climb speed.

d. Speed Restrictions

Unless otherwise instructed by ATC for safety reasons, maximum speed below FL100 is 250 KIAS or clean speed (VZF), whichever is higher.

e. Special Procedures for Aircraft with MTOW > 200 T

When preferential runway system configuration RWY 25R/19 is in use for departures, the following aircraft shall use RWY 25R for departure, regardless of their destination.

ICAO aircraft type (see ICAO Doc 8643)						
A124	A332	A333	A342	A343	A345	A346
A388	AN22	B741	B742	B743	B744	B748
B74R	B74S	B764	B772	B773	B77L	B77W
B788	C5	C17	DC10	IL96	L101	MD11

f. Special Procedures for Departures between 2200 and 0459 (2100 and 0359)

All departures from RWY 25R shall start their take-off at the beginning of the runway and preferably an uninterrupted take-off from W41/W42 will be made.

Un autre critère qu’il conviendrait d’analyser pour augmenter la capacité opérationnelle des pistes est la détermination stable des valeurs de composantes de vent, lesquelles ont été modifiées à de nombreuses reprises entre 2004 et 2007 (Ministre Anciaux) afin d’utiliser les autres pistes secondaires (01-07-19) :

AIP – EBBR – AD.2.20 / 4.2.1 Wind Criteria

06.02.2014 : normes de vent en vigueur : 7 noeuds de vent arrière sur les pistes préférentielles

RWY in use	RWY 25L/R		RWY 19 (TKOF only)
Tailwind MAX	7kt		7kt
Crosswind MAX	20kt		20kt
RWY in use	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF and ARR)
Tailwind MAX	B788	B788	B788
Crosswind MAX	B788	B788	B788

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

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

Il convient de remarquer que les procédures aériennes sont indépendantes et parallèles lors des utilisations conjointes des pistes 25R et 25L ou dans l'autre sens des pistes 07L et 07R, donc sans aucune interférence. Par contre, des utilisations de pistes dépendantes et croisées sont observées lors de l'utilisation conjointe des pistes 19 et 25R/L ou 01 et 07R/L ; dans ce cas des schémas de pistes croisées se réalisent et les atterrissages ont priorité sur les décollages, de ce fait les décollages sont dépendants des atterrissages ce qui diminue la capacité opérationnelle horaire de l'utilisation des pistes à l'Aéroport de Bruxelles-National suite à l'interférence de pistes qui se croisent au sol.

Proposition 7 (page 13)

Installation sur toutes les pistes d'atterrissage et de décollage, de systèmes de navigation et de technologies modernes pour une gestion sûre et performante du trafic aérien :

La société anonyme « Brussels Airport Company » se trompe dans son Mémoire, il n'existe pas de système de navigation à installer sur les pistes de décollage, ce système n'existe que pour les pistes d'atterrissage : A Bruxelles-National, les I.L.S. sont de catégories suivantes :

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

Les nouvelles aides à la navigation aérienne doivent désormais s'opérer via le guidage satellitaire (PBN) et non au moyen de balises aéronautiques au sol (I.L.S.). **Pour soutenir et encourager le déploiement d'une navigation aérienne basée essentiellement sur les moyens satellitaires, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a développé le concept « PBN » (Performance Based Navigation) et demandé à chaque pays d'établir son plan de mise en œuvre.**

Navigation basée sur les performances, le concept PBN

La navigation fondée sur les performances (PBN – Performance Based Navigation) est définie comme étant un type de navigation aérienne de surface (RNAV) faisant l’objet d’exigences de performances de navigation, prescrites dans des spécificités de navigation.

Une spécificité de navigation est définie comme un ensemble de conditions qu’un aéronef et son équipage doivent remplir pour effectuer un vol PBN dans un espace aérien défini.

Il existe deux types de spécification de navigation :

- Spécification RNAV : spécification de navigation qui ne comporte pas d’obligation de surveillance et d’alerte à bord
- Spécification RNP : spécification de navigation qui comporte une obligation de surveillance et d’alerte à bord

Navigation de surface

La **navigation de surface** (RNAV) est une méthode de vol aux instruments permettant à un avion d’utiliser n’importe quelle trajectoire au sein d’un réseau de points (waypoints en anglais) plutôt que de naviguer directement entre des stations au sol (méthode conventionnelle), ce qui permet de fluidifier le trafic et d’optimiser les routes. Ce système a été développé aux États-Unis à partir des années 1960 et les premières routes ont été publiées dans les années 1970. Il a été popularisé avec le développement des systèmes de navigation par satellite.

Conformément au Règlement d’exécution (UE) 2018/048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l’utilisation de l’espace aérien et des procédures d’exploitation concernant la navigation fondée sur les performances, les procédures d’arrivées (STAR) ou de décollages (SID) doivent correspondre aux exigences de la spécification RNAV 1 à partir du 25 janvier 2024.

Les approches RNAV (GNSS)

Une approche RNAV (GNSS) est une procédure d’approche aux instruments qui permet de se passer des moyens de radionavigation au sol (LOC, Glide, VOR, NDB et DME) impliquant à moyen terme la suppression des balises au sol et donc des coûts de maintenance associés à l’entretien de toutes les balises de radionavigation au sol. Les avions évoluent selon un système de renforcement satellitaire (SBAS) à large couverture dans lequel les informations de positionnement des avions proviennent d’un émetteur par satellite.

Aperçu des dates de mises en service des procédures d’approche et d’atterrissage PBN de skeyes publiées dans les A.I.P. pour l’Aéroport de Bruxelles-National :

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

La décision de publier des procédures PBN (navigation de précision à l'atterrissage) est une compétence exclusive de l'Etat Fédéral. Il serait également indiqué que toutes les procédures PBN ou d'interception des I.L.S. soient identiques pour toutes les pistes, alors qu'actuellement certaines interceptions dans l'axe de piste se font à 2.000 pieds pour les pistes 01 et 25R mais par contre 3.000 pieds pour les arrivées 19 et 25L uniquement par FLORA.

Conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances, des procédures d'approche conformes aux exigences de la spécification relative à l'approche RNP doivent être mises en œuvre aux bouts des pistes d'aéroports pour le 3 décembre 2020 :

Art. 7. Entrée en vigueur et mise en application

2. Le présent règlement est applicable à partir du 3 décembre 2020.

Proposition 8 (page 14)

Amélioration des liaisons ferroviaires

Pas de commentaires

Proposition 9 (page 14)

Connections avec les réseaux de trams et de métros

Pas de commentaires

Proposition 10 (page 15)

Fluidité du trafic routier

Pas de commentaires

Proposition 11 (page 16)

Efficacité des ressources

Nous profitons de cette occasion pour rappeler que le titulaire de la licence aéroportuaire est tenu de collaborer avec le Service de Médiation selon l'article 36 de sa Licence, ce qui n'est pas toujours le cas, et que Brussels Airport Company ne fournit pas toujours les bonnes informations ou ne collabore pas du tout, voire rend notre mission de diffusion de l'information difficile voire tout bonnement impossible en ne nous donnant pas accès à certaines sources d'information

Demande de garanties nécessaires pour pouvoir utiliser suffisamment les infrastructures aéroportuaires et la capacité des pistes

Il convient de rappeler les textes légaux des charges qui incombent au titulaire de la licence aéroportuaire :

21 JUIN 2004. - Arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

Art. 3.

La licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National est octroyée à B.I.A.C.

Section II. – Conditions d'exploitation

Art. 4.

Le titulaire assure à l'aéroport de Bruxelles-National :

1° les opérations d'atterrissage, de mouvement au sol, de stationnement et de décollage des aéronefs pour passagers et pour fret ;

4° l'inspection aéroportuaire et le maintien de la sécurité et de la sûreté au sol, à l'exclusion des tâches de police générale et d'inspection aéronautique, ainsi que des tâches militaires ;

5° la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement et la mise à disposition des installations aéroportuaires en ce compris les parkings pour véhicules, les voies d'accès, les pistes et les aprons.

Art. 5.

L'aéroport de Bruxelles-National est exploité et développé harmonieusement, en veillant :

1° à une capacité suffisante ;

2° à une qualité conforme aux normes et usages nationaux et internationaux, notamment en ce qui concerne la sécurité et l'environnement, et comparable à celles des aéroports de référence ;

3° aux intérêts de ses usagers et passagers.

Section III. – Obligations du titulaire

Art. 7.

Conformément à l'article 30 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, le titulaire doit :

1° entretenir et développer les installations aéroportuaires dans des conditions économiquement acceptables de manière à assurer la sécurité et la sûreté des personnes et des installations aéroportuaires, la certification continue des installations aéroportuaires, une capacité suffisante, compte tenu du développement de la demande et du rôle international de l'aéroport de Bruxelles-National, et un haut niveau de qualité ;

12° exécuter le programme d'isolation imposé par le Roi.

Le titulaire de la licence n'a pas investi dans le développement des infrastructures aéroportuaires. Il aurait été judicieux de construire une voie de circulation au sol vers la piste 25 Left afin de pouvoir effectuer des opérations de décollage indépendantes et parallèles, ou de prolonger la piste 25 Left.

De même, le hall d'essai des réacteurs promis depuis 1980 n'a toujours pas été construit ; pas plus que le mur anti-bruit qui devait entourer tout le site aéroportuaire.

De même, le fonds d'isolation FANVA pourtant géré par Brussels Airport depuis 2002 n'a toujours pas été alimenté ; rappelons que l'Etat belge a été condamné en 2011 et 2018 pour faute en ayant déplacé des atterrissages vers la piste 01 sans plan d'accompagnement d'isolation ou d'expropriation. Le fonds d'isolation existe, est géré par Brussels Airport, mais n'a jamais reçu le moindre versement de centime d'euro.

Proposition 13 (page 20) :

Politique d'aménagement du territoire

Pas de commentaires

5. CONCLUSIONS

Ce Mémorandum demande des modifications des attributions entre le Fédéral et les entités fédérées, ce qui nécessiterait dès lors une révision constitutionnelle et une adaptation des lois spéciales.

Je me ferai un plaisir de vous donner de plus amples explications sur ces éléments au cours d'un entretien. Je vous remercie dès lors de bien vouloir me faire part de vos disponibilités dans les prochaines semaines afin de planifier cet entretien.

Philippe TOUWAIDE

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime
Ancien Commissaire du Gouvernement

Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral - S.P.F. Mobilité et Transports

Avertissement

Cette étude n'a aucune valeur juridique ni décisionnelle et n'est qu'informelle 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.

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 2 : le Service de Médiation est fonctionnellement indépendant ;

Article 3 : le Service de Médiation mène ses missions en toute indépendance ;

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.