



Bulletin d'information du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Pour recevoir notre publication :  
Service de Médiation  
pour l'Aéroport de Bruxelles National  
Direction générale Transport aérien  
Centre de Communication Nord  
Rue du Progrès, 80<sup>boîte 5</sup>  
1030 Bruxelles  
☎ 02.206.32.32  
☎ 02.206.32.30  
✉ mediation.airport@mobilite.fgov.be  
www.airportmediation.be

**N°3**

Décembre 2002

## Utilisation des pistes

De nombreuses plaintes ou demandes d'information proviennent de modifications dans les conditions d'utilisation des pistes : les riverains s'étonnent de voir, de temps en temps, passer des survols d'avions à des endroits « inhabituels ».

L'orientation et l'intensité du vent sont des facteurs très importants dans l'organisation des procédures de vol autour d'une plate-forme aéroportuaire. Tant les décollages que les atterrissages s'opèrent toujours face au vent ; de ce fait les conditions climatiques influent sur les pistes utilisées ainsi que sur les couloirs aériens en service.

La perception que l'on aura au sol du bruit des survols d'avions varie également très fort en fonction, notamment, de la température extérieure, de la pression atmosphérique, de la nébulosité, de l'humidité de l'air, de l'origine du vent ainsi que de son intensité ; mais aussi du type d'avion, de ses performances aéronautiques, de sa motorisation et de son poids maximal au décollage.

Puisque les « couloirs » aériens ne sont pas délimités strictement par des talus comme le sont les autoroutes, les avions ne survoleront jamais exactement les mêmes quartiers des communes voisines d'un aéroport.

Prenons le cas de la piste 02/20 qui est la piste diagonale Nord/Sud de l'aéroport de Bruxelles-National que l'on appelle « 02 » ( orientée à 020° du Sud vers le Nord ) ou en sens inverse « 20 » ( orientée à 200° dans le sens de Nord vers le Sud). Il arrive que cette piste soit utilisée pour tous les atterrissages pendant des périodes

fortement concentrées de beau temps avec un vent de nord issu d'un anticyclone d'origine polaire.

Les statistiques des vents dominants en Belgique ont démontré la nécessité de la construction d'une piste Nord/Sud. L'existence de la piste 02/20 date de la deuxième guerre mondiale, c'est à dire d'une époque où toutes les communes limitrophes de l'aéroport n'étaient principalement que des villages sans quartiers résidentiels. L'ensemble des quartiers survolés situés dans l'axe de la piste 02/20 se sont développés à la fin des années '50, bien avant l'extension de l'aéroport et la création des vols de nuit.

Selon la réglementation aéronautique en vigueur à l'aéroport de Bruxelles-National, la piste 02 ne peut être mise en service que dans des circonstances exceptionnelles liées soit aux conditions climatiques soit à l'indisponibilité pour cause de travaux des autres pistes.

La piste 02 n'est en pratique utilisée que par fort vent à la surface de secteur Nord/Nord-Est excédant 28 kilomètres/heure de côté ( 15 kt de vent latéral ) ou 15 kilomètres/heure de l'arrière ( 8 kt de vent arrière ), ce selon les pages AMDT 10/2001 de l'Aeronautical Information Publication de Belgique OU lorsque les autres possibilités d'atterrissage ou de décollage sont impossibles en fonction de travaux, entretiens ou autres contraintes imposant la fermeture partielle ou totale des principales pistes parallèles 25 Right et 25 Left.

Les textes réglementaires (A.I.P – Aeronautical Information Publication )

définissent les composantes de vent maximales pour l'utilisation des pistes parallèles 25 en stipulant « lorsque les composantes de vent excèdent les valeurs de 15 et 8 nœuds, une piste mieux orientée dans le vent sera utilisée. Néanmoins ni les pistes 07 droite et gauche ne seront utilisées pour les atterrissages ni la piste 25 gauche pour les décollages » (AIP AMDT 11/2002 AD 2-EBBR 10.5.2 Preferential Runway System point c).

Ceci explique les raisons pour lesquelles, de jour comme de nuit, le trafic est parfois dirigé vers des pistes alternatives au schéma d'utilisation classique des deux pistes 25. Ce recours à d'autres pistes ( 02, 07 ou 20 ) est réellement justifié et conforme aux textes réglementaires en vigueur.

**Philippe TOUWAIDE,  
Médiateur de l'Aéroport  
et toute l'équipe  
du Service de Médiation  
pour l'Aéroport de  
Bruxelles-National  
vous souhaitent  
de joyeuses fêtes  
ainsi qu'une excellente  
nouvelle année 2003 !**



# Le système du quota de bruit à l'aéroport de Bruxelles-National

L'interdiction de certaines catégories d'avions bruyants peut réduire sensiblement les nuisances sonores. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a élaboré un règlement interdisant aux appareils dépassant une certaine production sonore d'atterrir ou de décoller à Zaventem à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2001.

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

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

La quantité de bruit maximale autorisée par mouvement est déterminée pour chaque type d'avion en fonction du certificat acoustique de l'appareil. Cela signifie qu'un avion peu bruyant reçoit un chiffre de quota (Quota Count) faible et un appareil plus bruyant un QC plus élevé.

Les avions ayant un chiffre individuel de QC supérieur à 20 sont interdits de vol la nuit (de 23 à 06 heures) depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2001. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2002, l'interdiction de vol concerne les avions qui ont un QC supérieur à 16, et les avions ayant un QC supérieur à 12 seront interdits de vol de nuit à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003.

L'objectif d'un QC 12 pour chaque avion décollant à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003 implique que certains types d'avions équipés d'une technologie obsolète ou dont la masse au décollage dépasse largement la moyenne, ne soient plus autorisés.

Concernant le retrait des avions recertifiés, dits également avions « hushkittés », tous les avions de ce type seront définitivement interdits de vol la nuit à partir du 30 juin 2003. Toutefois les quelques avions de ce type qui pourraient encore voler au-delà du 1<sup>er</sup> janvier 2003 respecteront strictement les normes maximales du système de quota de bruit, et auront un quota de bruit individuel

nécessairement inférieur à 12. Toutefois le principal opérateur de nuit a accepté d'anticiper la fin des Boeing 727 hushkittés au 15 mars 2003.

De telles mesures contraignantes ne pourront être respectées que de deux manières :

- dans la plupart des cas ( Boeing 727 hushkittés ), l'opérateur devra rénover sa flotte, chose déjà réalisée par la plupart des compagnies qui opèrent la nuit à Bruxelles-National
- dans le cas de quelques avions récents mais présentant une grande capacité de chargement ( Boeing 747 et DC-10 ); il importera pour les opérateurs soit d'utiliser des avions de remplacement plus petits soit d'adapter leurs horaires.

## Interdits depuis le 1er juillet 2001 : les avions qui ont un quota de bruit 20 et + =

Tous les types de Boeing 747 (200 - 300 - 400) = 5 avions par nuit  
DC 10 -10 = 1 avion par nuit  
Tristar L1011 = 1 avion par nuit  
DC 8 hushkitté = 1 avion par nuit

## Interdits depuis le 1er juillet 2002 : quota de bruit 16 et +

Certains Boeing 727 hushkittés = 5 avions par nuit  
Tous les types de DC 10-30 = 3 avions par nuit

## Interdits au 1er janvier 2003 : quota de bruit 12 et +

Boeing 727 hushkittés  
Airbus 300 (certains modèles)

## Avions autorisés et utilisés par les compagnies de messagerie-fret au 1er janvier 2003

- Boeing 757, 100 tonnes, quota de bruit individuel de 3 unités de bruit Q.C
- Airbus A.300, 165 tonnes, quota de bruit individuel de 11 unités de bruit Q.C
- MD-11, 285 tonnes, quota de bruit individuel de 11 unités de bruit Q.C
- DC 8-73 remotorisé, 160 tonnes, quota de bruit individuel de 8 unités de bruit
- Boeing 737, 65 tonnes, quota de bruit individuel de 2 unités de bruit Q.C.

## Observations de nuit du Médiateur

Philippe TOUWAIDE, Médiateur de l'Aéroport Fédéral, a depuis son entrée en fonction passé plus de 35 nuits sous les couloirs aériens afin de mieux observer et comprendre les décollages d'avions dans toutes les communes situées autour de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Un Médiateur cohérent et efficace doit, pour pouvoir répondre aux plaintes et autres demandes d'information, connaître exactement la situation vécue par les riverains de l'Aéroport. Pour cette raison, il est très utile de « descendre » sur le terrain la nuit et de se trouver sous les couloirs aériens, pour vivre personnellement la situation dont souffrent certains riverains de l'Aéroport.

De ces nuits de travail, le Médiateur en tire des informations très intéressantes et utiles à la maîtrise du dossier des vols de nuit : observer les décollages, prendre des mesures indicatives des niveaux de bruit produits, localiser les communes survolées la nuit, étudier les procédures, analyser les types d'avions opérant la nuit et, surtout, mieux identifier les causes des plaintes des administrations et riverains.

Durant certaines nuits, le Médiateur fut accompagné notamment par le Ministre de la Mobilité et des Transports, Isabelle Durant, mais aussi par les bourgmestres de Grimbergen, Machelen et Vilvoorde ou de nombreux représentants d'associations de riverains.