airportmediation
airportmediation.be +32 2 206 28 21
airportmediation@mobilit.fgov.be

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Arrêté Royal du 15 Mars 2002
Site de skeyes - Local S.1.3.08
Chaussée de Tervueren 303, B - 1820 Steenokkerzeel

LE PROJET TRÈS CONTROVERSÉ DU PROLONGEMENT DE LA PISTE 25L DE BRUXELLES-NATIONAL : UNE FAUSSE BONNE IDÉE ?

Réf : 7253 - P

Origine historique de ce projet très controversé présenté en 2017 par le titulaire de la licence « Brussels Airport Company »

Analyse rédigée par
Philippe TOUWAIDE

20 YEARS
2002-2022
airportmediation

Cette analyse ne constitue PAS une prise de position, mais est uniquement destinée à mieux faire comprendre l'origine, l'historique et l'essence de la polémique issue de ce projet qui a été mis sur la table par B.A.C. et qui doit donc en assumer les risques.

Ce projet est d'ores et déjà refusé par la Région flamande, les autorités provinciales du Brabant flamand et bon nombre d'administrations communales concernées.

Le jeudi 17 novembre 2022.

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

1. ORIGINE DU PROJET

C'est uniquement le titulaire de la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, la société commerciale privée « The Brussels Airport Company – B.A.C. » qui a présenté lors de sa vision stratégique de 2017 intitulée « Brussels Airport 2040 » une proposition d'adaptation de la piste 25 Gauche (25L) en vue de la rendre opérationnelle pour les décollages.

C'est donc exclusivement cette société privée qui est responsable d'avoir suscité la réflexion ou contestation sur ce point. Diverses communes et associations bruxelloises ont repris ce point en proposant un prolongement compris entre 800 et 1.800 mètres vers Humelgem.

Le but avéré de la proposition de la société commerciale privée « The Brussels Airport Company – B.A.C. » n'est PAS environnemental, mais uniquement de permettre un accroissement de la capacité opérationnelle des pistes à Bruxelles-National, et de rendre donc l'aéroport plus compétitif en permettant d'augmenter le nombre annuel de mouvements et donc d'accroître la rentabilité du trafic.

Divers groupements non officiels ont repris cette idée sous le vocable de « mouvements citoyens » en estimant qu'un tel prolongement permettrait de tout régler définitivement.

Rien n'est moins vrai, car l'impact d'une telle extension de piste est tout autre : le trafic ne sera pas mieux réparti mais au contraire restera concentré sur les mêmes zones qui seront plus souvent survolées.

Le titulaire de la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, la société commerciale privée « The Brussels Airport Company » a suscité une forte contestation avec ce projet très controversé de prolongement de la piste 25L et doit, et lui seul, en assumer toute la responsabilité, car ce seul projet semblerait pouvoir anéantir toute la vision stratégique « Brussels Airport 2040 » présentée en 2017.

2. LE SCHÉMA DES 3 PISTES ACTUELLES

- **Piste 25R - Droite** (orientée à 245° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse **07L - Gauche** (orientée à 065° vers Louvain) ; longue de 3.638 mètres, c'est la piste parallèle à la chaussée de Haacht qui est utilisée dans le sens est vers l'ouest (25R) pour les décollages et les atterrissages, et dans le sens ouest vers l'est (07L) uniquement pour certains décollages d'avions gros porteurs ou vers la balise de Nicky. Elle forme la barre supérieure du « Z ».

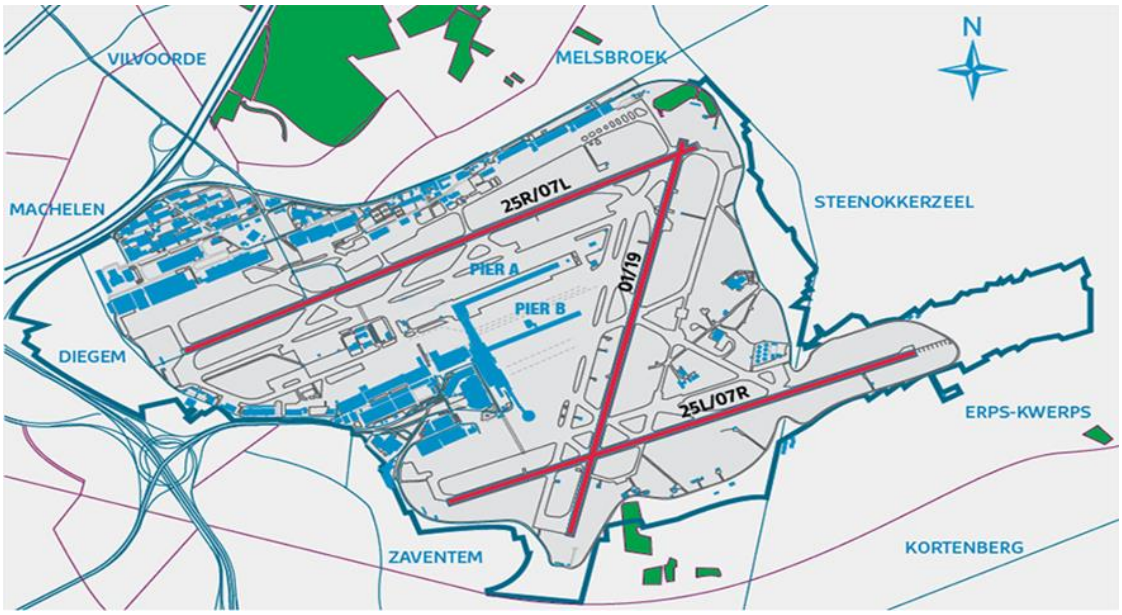


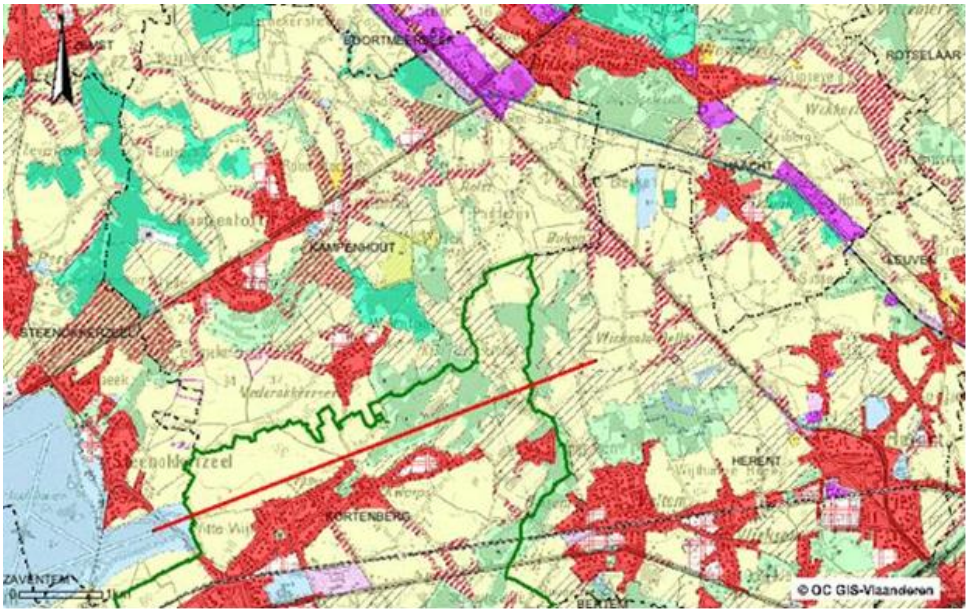
Schéma des pistes actuelles de Bruxelles-National

- **Piste 25L – Gauche** (orientée à 249° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse **07R - Droite**, (orientée à 069° vers Louvain) parallèle à la première ; mais distante de +/- 2 kilomètres, longue de 3.211 mètres, elle part de Kortenberg vers Zaventem-Centre en passant au-dessus de la chaussée de Waterloo. Elle est utilisée pour des atterrissages depuis l'est vers l'ouest (25L) pour les avions en provenance de Leuven et Erps-Kwerps ou parfois pour des décollages vers Zaventem ; mais aussi pour tous les décollages d'ouest vers l'est (07R). Elle forme la barre inférieure du « Z ».

- **Piste 01** (orientée à 014° du sud vers le nord) ou en sens **inverse 19** (orientée à 194° dans le sens nord-sud), courte de 2.984 mètres et en pente, c'est la piste diagonale du « Z », qui part de Melsbroek vers Sterrebeek. Elle est utilisée pour tous les atterrissages et décollages dans le sens sud-nord (01) souvent par fort vent de nord ou de nord-est ; elle est mise en service en décollage dans le sens nord-sud (19) vers Sterrebeek et Wezembeek-Oppem.

3. LA PISTE 25 GAUCHE OU 25L

La toute nouvelle piste 08R/26L fut mise en service le 1er juin 1959 sur une longueur de 2.292 mètres, et rallongée à 3.211 mètres en mars 1970 avec une largeur de 45 mètres, renommée 07R/25L en 1974 suite à la déclinaison magnétique, cette piste est actuellement orientée à 065°.



Zone non aedificandi autour de l'axe de la piste 07R/25L (Kortenberg)

La piste 25L (25 dans le sens est-ouest, et 07 droite dans le sens ouest-est) est la branche inférieure du Z formé par les 3 pistes de l'Aéroport de Bruxelles-National, elle est localisée en parallèle à la ligne de chemin de fer Bruxelles-Louvain, la piste 25 L/07 R mesure 3.211 mètres (pour 3.638 mètres pour la 25R, et 2.987 mètres pour la piste 01/19).

Par rapport aux 2 autres pistes, la piste 25L n'est ni équipée d'une aire de stationnement en début de piste du côté "EST" de Kortenberg (Plateform) ni d'une voie de circulation au sol (taxiway) qui mène vers le début de cette piste du côté "EST" vers Kortenberg.

Avant l'entrée en service du Plan Anciaux de 2004, cette piste n'était utilisée que pour des atterrissages dans le sens de la droite "EST" vers la gauche "OUEST", soit en sens 25L (dans le sens contraire, soit d'ouest vers l'est, cette piste se dénomme "07R" et n'est jamais utilisée pour des atterrissages car on arriverait à basse altitude par Bruxelles et l'ancien site de l'OTAN, elle est toutefois utilisée pour des décollages en direction de Kortenberg, surtout par vent de nord ou d'est lorsque l'on atterrit en piste 01).

Les décollages d'est en ouest, étaient très rares. Avec le Plan Anciaux, tous les décollages chaque nuit du samedi au dimanche, 3 à 4 vols de nuit, partent de la piste 25L.

3.1 Comment font les avions pour décoller sur la 25L ?

Ils arrivent vers la piste 25L par la route de circulation au sol "C 1 ", et prennent la piste à contre-sens sur une distance de 1.021 mètres, puis virent sur eux-mêmes en début de piste pour décoller dans le sens Kortenberg vers Zaventem-Village (cette procédure s'appelle un "back track" ce qui bloque la piste pendant 5 bonnes minutes, puisque l'avion manœuvre pendant tout ce temps sur la piste 25L).

3.2 Pourquoi n'existe-t-il pas de taxiway vers le bout de la piste 25L ?

Car à cet endroit, seule la piste 25L surplombe la route qui relie Malines à Waterloo, et pas les terrains adjacents à l'infrastructure aéroportuaire. Pour utiliser pleinement la piste 25L pour les décollages il faudrait donc :

- La prolonger à l'est vers Kortenberg (les terrains appartiennent déjà à skeyes puisqu'une balise BUB se trouve à cet endroit dans les champs).

- Il faudrait construire un pont-viaduc qui surplombe la chaussée de Malines afin de créer une voie de circulation au sol qui permette à tous les avions d'accéder, sans perturber le trafic sur la piste 25L, au début de la piste.

- Il faudrait construire une aire de stationnement à côté du début de piste, pour qu'un avion prêt au décollage ne bloque pas la piste et puisse attendre qu'un avion atterrisse et dégage la piste.

3.3 Quels seraient les avantages d'un décollage en piste 25L? ?

Actuellement tous les avions dans le sens est vers l'ouest décollent uniquement et principalement en piste 25R, un décollage des virages gauches depuis la piste 25L éviterait donc Haren, Evere et Woluwé au décollage pour les avions qui prennent le cap de la balise d'Huldenberg (HUL).

Tous les décollages depuis la 25R survolent inévitablement et Diegem et Haren PUIS une scission intervient à hauteur du centre d'Haren entre :

- La moitié des décollages qui virent à Haren vers la droite à partir de l'altitude de 700 pieds en direction du Noordrand en survolant Neder-Over-Heembeek et Laeken pour mettre le cap sur les balises de Chièvres, Helen, Denut et Nicky sur 4 couloirs aériens différents.

- L'autre moitié des décollages qui montent d'Haren vers Evere jusqu'à l'altitude de 1.700 pieds en direction de l'Oostrand puis qui virent vers la gauche à Evere (limites de Schaerbeek) vers Schaerbeek, Etterbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Wezembeek-Oppem sur une et un seul couloir commun pour les directions LNO, SPI, ROUSY, PITES et SOPOK en direction d'Huldenberg, avec éclatement du tronc commun à Huldenberg.

Quelques rares gros porteurs (3 par jour) montent tout droit sur Bruxelles jusqu'à Neerpede, puis virent à l'altitude de 4.000 pieds vers la gauche pour les directions LNO, SPI, ROUSY, PITES et SOPOK en direction d'Huldenberg.

3.4 Pourquoi vire-t-on à droite à 700 pieds et à gauche à 1.700 pieds ?

Uniquement pour des raisons de sécurité.

Comme on atterrit principalement sur la 25L, il faut toujours envisager le cas d'un avion qui intercepte mal la piste lors de l'atterrissage et qui doit redémarrer sans se poser de la piste 25L. Cette procédure de Go Around - Overshoot ou approche manquée impose un redécollage de la piste 25L avec virage vers la gauche à 700 pieds pour faire une boucle par l'Oostrand pour revenir atterrir sur la 25L.

Skeyes impose une séparation verticale de 1.000 pieds afin que les décollages 25R vers la gauche ne croisent pas l'éventuel atterrissage manqué sur la 25L qui repart en virant à 700 pieds vers la gauche.

De ce fait : 700 pieds + 1.000 pieds de séparation de sécurité = **1.700 pieds**

3.5 Comment décollerait-on de la 25L reculée vers l'est ?

- Les avions partiraient de plus loin, soit plus reculés vers l'est, donc ils pourraient virer AVANT le Ring ou le village de Zaventem (si prolongée de 800 mètres, la piste 25L atteindrait 4.000 mètres de longueur, et 6.000 mètres si prolongée de 1.800 mètres) ;

- Le virage pourrait se faire vers la gauche à 700 pieds (il n'y a plus aucun conflit avec un atterrissage manqué sur la 25L, puisque le contrôle aérien ne laissera partir un décollage 25L qu'au moment où l'atterrissage 25L aura parfaitement évacué la piste 25L) ;

- Les avions vireraient rapidement vers la balise d'Huldenberg sise à l'est, en évitant de survoler la région de Bruxelles-Capitale, MAIS en survolant principalement des zones à densité de population toutefois élevée comme Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem et Tervuren ;

- Les décollages à l'altitude de 700 pieds vers la gauche depuis la piste 25L équivaudraient aux trajectoires actuelles des décollages depuis la piste 19 avec survol massif de Sterrebeek, Kraainem et Wezembeek-Oppem et éviteraient Zaventem-Village qui curieusement reste la zone la moins survolée de toutes autour du domaine aéroportuaire ;

- Les décollages seraient totalement concentrés depuis le virage vers la gauche jusqu'à la balise d'Huldenberg ;

- L'altitude de survol serait plus basse, et donc chaque fois au moins inférieure de 1.000 pieds à la situation actuelle pour les communes de Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem et Tervuren ;

- Le bruit au sol, et celui des décollages 25L serait fortement perçu à Steenokkerzeel, Humelgem, Kortenberg et Erps-Kwerps.

3.6 Quel scénario de décollage ?

On pourrait avoir en toute logique le scénario suivant :

- Atterrissages en parallèle sur 25R et 25L (se fait déjà actuellement)
- Décollages en parallèle sur 25R et 25L (nouveau)
- Virages 25R à droite à 700 pieds **et** virages 25L à gauche à 700 pieds

4. LE PROJET TEL QUE PRÉSENTÉ EN 2017 PAR LE DÉTENTEUR DE LA LICENCE « BRUSSELS AIRPORT COMPANY »

Infrastructure

Infrastructure de pistes adaptée et terminal élargi

Afin d'offrir à nos voyageurs et entreprises davantage de connectivité avec le reste du monde, des aménagements de notre infrastructure s'imposent à terme. Vu le rôle important que jouent dans ce contexte nos pistes, nos bâtiments et l'accessibilité générale, il va sans dire que ceux-ci font partie intégrante de notre développement à long terme. Nos efforts tendent à mettre au bon moment l'infrastructure nécessaire à la disposition de nos clients.

Pistes d'atterrissage et de décollage

L'utilisation actuelle des pistes de décollage et d'atterrissage ne permettra bientôt plus de répondre à la demande croissante pendant les heures de pointe à l'aéroport. À partir de 2020, il faudra procéder à des aménagements de l'infrastructure afin de pouvoir répondre à la demande du marché en 2025.

Objectif

Brussels Airport souhaite réaliser cette extension de capacité suivant une approche équilibrée tenant compte des besoins de nos clients et des riverains. Pour y parvenir, l'aéroport a choisi d'établir un dialogue ouvert et structuré avec toutes les parties concernées.

Étape 1 : Optimisation de l'infrastructure actuelle des pistes

Dans un premier temps, nous allons optimiser l'utilisation actuelle des pistes en procédant à des adaptations des procédures de vol et de l'infrastructure :

1. Modernisation des procédures pour diminuer la distance entre deux vols à l'arrivée.
2. Mise en œuvre de nouvelles technologies pour l'accompagnement des avions, aussi bien durant leur trajet que lors du décollage et de l'atterrissage. Comme, par exemple, les approches de précision et la technique d'atterrissage en un seul mouvement de descente (CDO – voir schéma page 6).
3. Aménagement de nouvelles bretelles d'entrée et de sortie sur les pistes de décollage et d'atterrissage afin que les avions puissent s'engager sur la piste et la quitter plus rapidement.
4. Utilisation de la piste 01/19 pour les décollages dans des conditions météo normales lors des heures de pointe.
5. Utilisation mixte des trois pistes pour l'atterrissage dans des conditions météo moins favorables.

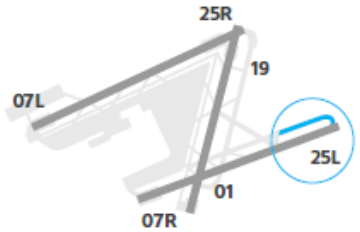
Étape 2 : Extension de l'infrastructure actuelle des pistes

Le surcroît de capacité réalisé grâce à cette optimisation ne suffira cependant pas à l'avenir. Il nous faudra en fait envisager une modification plus radicale de notre infrastructure de pistes. Cette perspective a amené nos spécialistes à étudier différentes options. L'une d'entre elles était la construction d'une quatrième piste. Celle-ci a été rejetée en première analyse en raison de son impact environnemental et social trop important.

Nos spécialistes ont dès lors élaboré deux options portant sur des adaptations au niveau de la piste 07R/25L. Les deux scénarios retenus répondent à nos besoins en capacité et s'assortissent des avantages suivants :

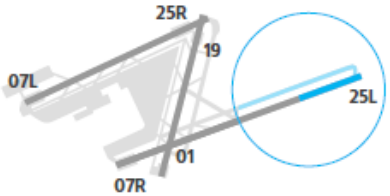
1. Les pistes 07R/25L et 07L/25R ont la même capacité pour l'atterrissage et le décollage.
2. Les avions peuvent s'aligner plus efficacement lors du décollage sur la piste 25L.
3. La piste se libère plus rapidement lors d'un atterrissage sur la 07R, ce qui réduit le temps passé et la distance parcourue par les avions dans l'espace aérien autour de notre aéroport.

Étape 2 - option A :
Prolongation de la voie de circulation à côté de la piste 07R/25L



La voie de circulation proche de la piste 07R/25L ne va pas jusqu'au bout de la piste. Il s'ensuit qu'un avion doit circuler sur la piste de décollage et d'atterrissage et pivoter ensuite à 180°, d'où un délai d'attente supérieur pour les avions avant de pouvoir s'engager sur la piste et, en corollaire, une forte réduction de capacité. L'allongement de la voie de circulation permettrait aux avions de s'aligner plus efficacement en vue de leur décollage sur la piste 25L. Le point où les avions atterrissent et décollent resterait inchangé par rapport à aujourd'hui.

Étape 2 - option B :
Prolongation de la piste 07R/25L et de la voie de circulation correspondante



La piste 07R/25L serait prolongée vers l'est sur environ 900 mètres. Bien entendu, la voie de circulation serait elle aussi prolongée jusqu'à la longueur totale de la piste. Le point où les avions atterrissent resterait le même qu'aujourd'hui, mais le point d'où les avions décollent serait déplacé de 900 mètres vers l'est avec, à la clé, une altitude supérieure au-dessus des zones habitées.

Principes fondamentaux

- Il s'agit d'une vision stratégique et non d'un plan d'exécution
- 2 options pour les adaptations de l'infrastructure des pistes
- Option A: aménagement d'une voie de circulation au nord de la piste 25L
  - 3 variantes:
  - Variante 1: sans mur antibruit
  - Variante 2: avec mur antibruit ouvert
  - Variante 3: avec mur antibruit fermé
- Option B: prolongement de la piste 25L et aménagement d'une voie de circulation
  - 2 variantes:
  - variante 1: sans mur antibruit
  - variante 2: avec mur antibruit

Cette étude ne tient compte que des servitudes de l'aviation d'application à Brussels Airport Company.
Cette étude fait abstraction d'éventuelles nécessités qui pourraient être exigées par Belgocontrol.

Option A – variante 1: aménagement d'une voie de circulation sans mur antribruit

Option A – variante 2: aménagement d'une voie de circulation avec mur antribruit ouvert

Optie A – variante 3: aménagement d'une voie de circulation avec mur antribruit fermé

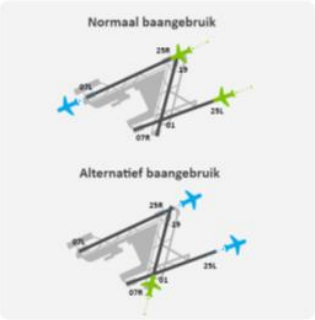
Option B – variante 1: prolongement de la piste 25L sans mur antibruit

Option B – variante 2: prolongement de la piste 25L avec mur antibruit

Attention : cette présentation de B.A.C. n'a pas été traduite en Français

STRATEGISCHE VISIE 2040 I LUCHTHAVEN

HUIDIGE SITUATIE



- Capaciteit van 74 bewegingen/uur in normale weersomstandigheden, met een onevenwicht tussen landingen en vertrekken :
  - 2 banen voor landingen (25L en 25R)
  - 1 baan voor vertrekken (25R)
- Capaciteitsreductie van 30% (50 bewegingen/uur) in ongunstige weersomstandigheden door het gebruik van gekruiste banen :
  - 01 voor landingen
  - 07R (en occasioneel 07L) voor vertrekken

Opstijgende vliegtuigen Landende vliegtuigen

31

STRATEGISCHE VISIE 2040 I LUCHTHAVEN

NOOD OM CAPACITEIT TE VERHOGEN

Piekcapaciteit verhogen

Gelijke capaciteit in alle weersomstandigheden

32

STRATEGISCHE VISIE 2040 I LUCHTHAVEN

HOE DIT BEREIKEN?

Stap 1
Optimalisatie van het huidig baangebruik

33

STRATEGISCHE VISIE 2040 I LUCHTHAVEN

STAP 1: OPTIMALISATIE VAN HET HUIDIG BAANGEBRUIK

Maatregelen
- Gebruik van twee banen voor landingen en vertrekken in alle weersomstandigheden
- Verbeterde procedures
- Gebruik nieuwe technologie
- Minimale aanpassingen aan de infrastructuur

Veranderingen tov de huidige situatie
- Normale weersomstandigheden : gebruik van banen 25R en 19 voor vertrekken
- Ongunstige weersomstandigheden : mogelijkheid tot het gebruiken van banen 07L en 07R voor landingen

Verhoging van de piekcapaciteit in alle weersomstandigheden
- Normale weersomstandigheden: 74 → 84 bewegingen/uur
- Ongunstige weersomstandigheden: 50 → 84 bewegingen/uur

34

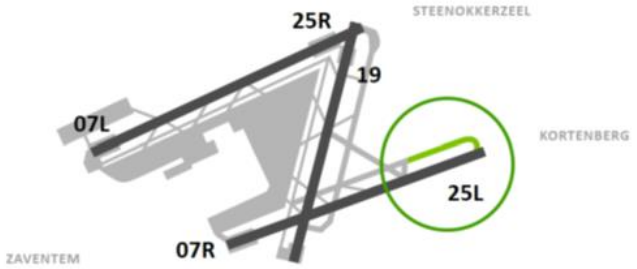
HOE DIT BEREIKEN?

Stap 1
Optimalisatie van het huidig baangebruik

Stap 2
Infrastructuuraanpassingen

Optie A
Taxiweg

OPTIE A | TAXIWEG VOOR VOLLEDIGE BAAN 25L/07R



OPTIE A | TAXIWEG VOOR VOLLEDIGE BAAN 25L/07R

Maatregel
- Verlenging taxiweg over de hele lengte van baan 25L

Veranderingen
- Efficiëntere oplijning van vliegtuigen bij opstijgen op 25L
- Gelijktijdig gebruik van 25L en 25R in normale weersomstandigheden
- Baan sneller vrij bij landen op 07R

Verhoging van de piekcapaciteit
- Normale weersomstandigheden: 84 → 93 bewegingen/uur
- Ongunstige weersomstandigheden: 84 → 84 bewegingen/uur

Het capaciteitsverschil tussen normaal en alternatief baangebruik zal nog worden verminderd door de toekomstige technologische evolutie.

HOE DIT BEREIKEN?

Stap 1
Optimalisatie van het huidig baangebruik

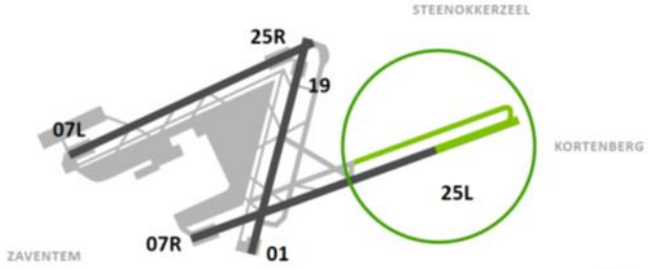
Stap 2
Infrastructuuraanpassingen

Optie A
Taxiweg

Optie B
Baan

STRATEGISCHE VISIE 2040 | LUCHTHAVEN

OPTIE B | VERLENGING BAAN 25L/07R EN TAXIWEG



39

STRATEGISCHE VISIE 2040 | LUCHTHAVEN

OPTIE B | VERLENGING BAAN 25L/07R EN TAXIWEG

Maatregel
- Verlenging van de baan met +/- 900 meter en bijhorende taxiweg

Veranderingen
- Efficiëntere oplijning van vliegtuigen bij opstijgen op 25L
- Gelijktijdig gebruik van 25L en 25R in normale weersomstandigheden
- Baan sneller vrij bij landen op 07R
- Meer mogelijkheden voor beheer luchtverkeer

Verhoging van de piekcapaciteit
- Normale weersomstandigheden: 84 → 93 bewegingen/uur
- Ongunstige weersomstandigheden: 84 → 84 bewegingen/uur

Het capaciteitsverschil tussen normaal en alternatief baangebruik zal nog worden verminderd door de toekomstige technologische evolutie.

40

STRATEGISCHE VISIE 2040 | LUCHTHAVEN

BEIDE OPTIES LEIDEN TOT MINDER GELUIDSIMPACT IN 2040

Optie A
Aantal potentieel ernstig gehinderden
2000 33 890

Optie B
Aantal potentieel ernstig gehinderden
2000 33 890

41

Bron: UGent, KULeuven, Internationale experten

STRATEGISCHE VISIE 2040 | LUCHTHAVEN

BEIDE OPTIES LEIDEN TOT MINDER GELUIDSIMPACT IN 2040

Optie A
Aantal potentieel ernstig gehinderden
2000 33 890
↓
2015 15 060

Optie B
Aantal potentieel ernstig gehinderden
2000 33 890
↓
2015 15 060

42

Bron: UGent, KULeuven, Internationale experten

BEIDE OPTIES LEIDEN TOT MINDER GELUIDSIMPACT IN 2040

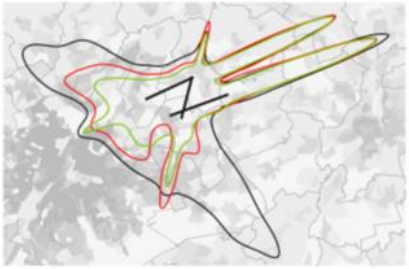
Optie A

Aantal potentieel ernstig gehinderden

2000 **33 890**

2015 **15 060**

2040 **8 580**



Optie B

Aantal potentieel ernstig gehinderden

2000 **33 890**

2015 **15 060**

43

Nota: rekening houdend met de verhoging van het aantal vluchten en het inzetten van nieuwe vliegtuigen
Bron: UGent, KULeuven, Internationale experten

BEIDE OPTIES LEIDEN TOT MINDER GELUIDSIMPACT IN 2040

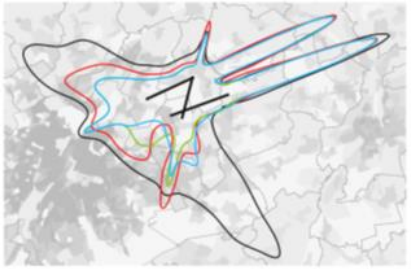
Optie A

Aantal potentieel ernstig gehinderden

2000 **33 890**

2015 **15 060**

2040 **8 580**



Optie B

Aantal potentieel ernstig gehinderden

2000 **33 890**

2015 **15 060**

2040 **8 160**

44

Nota: rekening houdend met de verhoging van het aantal vluchten en het inzetten van nieuwe vliegtuigen
Bron: UGent, KULeuven, Internationale experten

IMPACT OP GRONDGELUID

OPTIE A: TAXIWEG VOOR VOLLEDIGE BAAN 25L/07R

Nota: Maximale verhoging rekening houdend met geluidsreducerende maatregelen

IMPACT OP GRONDGELUID

OPTIE B: VERLENGING BAAN 25L/07R EN TAXIWEG

Nota: Maximale verhoging rekening houdend met geluidsreducerende maatregelen

5. ANALYSE INDÉPENDANTE ET NEUTRE DU MÉDIATEUR

5.1 Quels sont les inconvénients d'un tel scénario ?

Les deux pistes ne sont pas parfaitement parallèles, elles sont convergentes dans le sens d'ouest vers l'est (soit en 07) et divergentes dans l'autre sens (soit en configuration 25).

Ce qui veut dire que des atterrissages en parallèle 07 ne sont pas actuellement réalisables, car les faisceaux d'approche des avions en 07 se recouperaient.

L'amélioration ou le prolongement de la 25L pourrait donner l'occasion de mieux équiper cette piste ou ces pistes, soit d'installer un système d'équipement électronique pour les atterrissages par instrument, ce que l'on appelle ILS (Instrument Landing System) soit de guidage satellitaire (RNP) ce qui permettrait d'atterrir sur la ou les 07 par toutes conditions de visibilité.

Rendre la 25L opérationnelle pour les décollages pourrait aussi être interprété comme une porte ouverte au développement du trafic, lequel est actuellement "physiquement" freiné par le fait que l'on ne peut pas décoller aux heures de pointe en pistes parallèles.

Atterrir en 07 ne pourrait se faire que par vent d'est ou de nord-est (actuellement on utilise la 01 pour atterrir dans cette configuration de vent malgré un schéma 01/07 imposant des pistes croisées au sol . Si on choisit d'équiper les 07 pour atterrir, et donc implicitement d'augmenter la capacité de l'aéroport.

En effet, comme dans la plupart des aéroports européens, on travaille en pistes parallèles, et l'on inverse simplement le sens des opérations si le vent tourne :

- Si vent d'ouest (majorité des cas, 85 % de l'année, on atterrit en 25 et on décolle en 25).

- Si vent de nord, de nord-est ou d'est (12 % de l'année), on passerait en configuration nouvelle d'atterrissages parallèles en 07 et de décollages parallèles en 07, en abandonnant pour des raisons de capacité évidente l'unique couloir de la courte piste 01 (BAC déplore souvent le retard important des mouvements lorsqu'on utilise la 01 pour atterrir car les atterrissages se font sur une seule piste, laquelle croise les décollages au sol, de ce fait tous les atterrissages ont toujours priorité exclusive sur les décollages, d'où des retards très IMPORTANTS).

La piste 01/19 ne serait plus qu'une piste de secours, de dépannage lors des travaux, car elle concentre les opérations sur un couloir unique non dédoublé.

L'installation d'un système d'atterrissage de meilleure configuration sur les pistes 07L et/ou 07R figure parmi les objectifs du plan de répartition équitable des trajectoires d'avions à Bruxelles-National.

Dans certains grands aéroports comme Londres ou Paris, en cas de vent contraire, on permute simplement le sens des opérations aériennes en restant sur la même piste. On pourrait ainsi en cas de vent d'est passer sur la ou les 07 au lieu de travailler à partir de la piste 01, qui elle est orientée vers le nord.

Les pistes 07 sont orientées vers l'est, mais elles sont divergentes à l'est, alors qu'elles convergent à l'ouest. Ce qui veut dire que des atterrissages parallèles ne pourraient se réaliser sans réaligner les pistes, puisque deux avions (l'un se dirigeant vers la 07L l'autre vers la 07R) pourraient se croiser en atterrissant aux limites d'Anderlecht et de Dilbeek.

5.2 Quelle estimation financière pour un prolongement de la piste 25L ?

Le coût d'une telle installation peut être évalué **totalement à titre purement indicatif et sous toutes réserves** à un estimation de 5 millions d'euros pour la piste 07L et à entre 50 millions d'euros et 100 millions d'euros pour la 07R (comprenant ILS, expropriations, pont-tunnel sur une route, nivellement du terrain, équipement de lumières, prolongation de la piste vers l'est, construction d'un taxiway, réfection de la surface de la piste, constructions de sorties rapides de piste).

L'installation électronique ILS de skeyes pour chaque piste est de 3 millions d'euros comprises dans les montants estimés, mais cette installation doit être complétée par des travaux supplémentaires à prendre en charge par BAC (terrain sans réflexion, contours de pistes, etc...) ce qui explique les montants précités.

6. CAPACITÉ OPÉRATIONELLE HORAIRE

Actuellement 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 SKEYES : « skeyes 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 : SKEYES, rapport capacité opérationnelle 2014

La proposition d'extension de la piste 25L telle que proposée par BAC n'a absolument PAS un motif environnemental ou écologique, mais vise uniquement à augmenter la capacité opérationnelle de l'Aéroport de Bruxelles-National et de permettre un volume annuel de trafic supérieur au niveau actuel de 250.000 mouvements par an, en vue d'atteindre une augmentation des vols entre 350.000 et 450.000 vols par an.

La vision stratégique 2040 détaille clairement cet objectif : passer de 74 mouvements par heure à 84 (si taxiway sur la piste 25L) et 93 mouvements par heure (si piste prolongée).

7. LA POSITION DES AUTORITÉS DE LA RÉGION FLAMANDE, DE LA PROVINCE DU BRABANT FLAMAND ET DES COMMUNES LIMITROPHES DU BRABANT FLAMAND

Tous les acteurs administratifs, politiques et associatifs de Flandre sont totalement opposés à tout prolongement de la piste 25L vers l'Est :

- On ferait d'Humelgem et de Steenokkerzeel un deuxième Doel ;
- Une grande partie des villages devraient être expropriés et détruits ;
- Ce prolongement ne résoudra rien au niveau environnemental ;
- Les nuisances seraient reculées sur Steenokkerzeel, Humelgem, Kortenberg et Erps-Kwerps ;
- Les survols seraient plus bas et plus bruyants pour Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem et Tervuren ;
- Le temps de circulation au sol des avions serait considérablement augmenté ;
- La concentration des survols se ferait exclusivement sur les mêmes zones.

8. CONCLUSIONS

L'analyse faite par le Médiateur dans le document 7203-P du 15 mars 2022 : « ***Solutions concrètes pour diminuer les nuisances dues au survol autour de l'Aéroport de Bruxelles-National*** » est on ne peut plus claire : **PAS DE PROPOSITION**

3-f : Intitulé du problème : Extension de la piste 25L, à très long terme

Description de la situation : certains acteurs bruxellois ont imaginé, afin que le territoire de Bruxelles-Capitale ne soit presque plus survolé, reculer le début de la piste 25L vers l'est du domaine de l'aérodrome, soit du côté de la balise finale BUB, afin de permettre aussi bien des atterrissages que des décollages en configuration parallèle et indépendante. Ce recul du seuil de la piste 25L a pour objectif d'y permettre des décollages, ce qui n'est pas le cas actuellement.

En effet, faute d'équipements structurels adéquats, la piste 25L ne sert actuellement que pour les atterrissages : il manque une voie de circulation au sol menant vers le début de la piste du côté est, une aire d'attente latérale en début de piste et un seuil de piste élargi en début de piste côté est pour pouvoir développer des décollages en configuration 25L.

En cas d'utilisation intensive de la piste 25L, les actuels décollages 25R survolant l'est de Bruxelles et sa périphérie par un virage vers la gauche à partir de 1700 pieds (Haren, Evere, Schaerbeek, Woluwe Saint-Lambert, Woluwe Saint-Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppem) seraient totalement déplacés par un virage à gauche de la piste 25L mais à 700 pieds et à plus basse altitude au-dessus des communes de Sterrebeek, Wezembeek-Oppem, Kraainem et Tervuren.

Ebauches de solution : un recul du seuil de la piste 25L vers l'est du domaine aéroportuaire ne serait efficace qu'à condition que l'extension de cette piste soit au moins supérieure à un prolongement d'une longueur minimale de 1.800 mètres, si pas de 2.500 mètres afin d'éviter tout survol de zones urbanisées. **Ce projet est d'ores et déjà refusé par la Région flamande, les autorités provinciales du Brabant flamand et bon nombre d'administrations communales concernées.**

8.1 Clauses très importantes de nettes réserves du Médiateur

Le fait d'évoquer ce problème et de présenter ce cas analysé ne constitue d'aucune manière une prise de position du Médiateur.

Nous avons bien pour mission d'analyser les réclamations reçues en vue de déterminer les causes des plaintes des riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Le document présentant des « **Solutions concrètes pour diminuer les nuisances dues aux survols autour de l'Aéroport de Bruxelles-National** », dont l'objectif de ce recueil de propositions et suggestions est **D'ATTEINDRE L'EQUILIBRE ET LE RESPECT** par des solutions durables, équitables, respectables à très court terme, à moyen terme et à plus long terme, évoque bien l'hypothèse du prolongement vers l'est de la piste 25L mais ne présente aucune solution :

> ***Le point 3.6 (Extension de la piste 25L, à très long terme) est simplement cité, avec un point « A Description de la situation » et un point « B Ebauches de solution », mais est la seule suggestion de tout le document pour laquelle aucune solution n'est proposée ; il n'y a donc pas de point « C Proposition » sur ce paragraphe vu l'opposition totale des autorités communales, provinciales et régionales concernées ; ainsi il n'est donc pas correct de prétendre qu'il y a une prise de position de notre part sur ce point particulier.***

9. BASE LÉGALE

Cette synthèse respecte l'Arrêté royal du 15 mars 2002 et la Loi du 28 avril 2010 ; et émane légalement du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, en toute transparence, autonomie, indépendance de façon neutre, impartiale et objective et sans aucun conflit d'intérêt.

Cette analyse du contenu des plaintes et des propositions qui nous ont été soumises au travers des 14.500.000 plaintes reçues en 20 ans 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 1er** : 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. Le directeur remet un rapport annuel d'activités au Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions ;
- **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.

La Loi du 28 avril 2010 complète nos attributions et missions, par son Article 3 § 2, lesquelles sont de :

- 5) de collecter, d'analyser, d'enregistrer et de diffuser, pour les riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National, toutes les informations pertinentes relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances provoquées par les aéronefs décollant de et atterrissant à l'Aéroport de Bruxelles-National;
- 6) d'émettre des avis dans le cadre de ses missions à la demande du ministre qui a les transports dans ses attributions ou de sa propre initiative;
- 7) de tenir à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs décollant de et atterrissant à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Puisque le Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National est constitué de personnes disposant d'une très grande connaissance juridique, politique, aéronautique, technique du dossier ; toutes nos études et analyses réalisées n'ont d'autre but que d'informer et de relayer les propositions émises.

2002-2022

airportmediation

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
c/o skeyes Site de Steenokkerzeel Local S.1.3.08
Chaussée de Tervueren, 303 à Steenokkerzeel

EDITEUR RESPONSABLE
Philippe TOUWAIDE
Directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National