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

HISTORIQUE ET ANALYSE DU LITIGE ENTRE LES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE «LEUVEN RECHTDOOR» & «LEUVEN WEST» DEPUIS LES PISTES 07R/L DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

Réf : 7294 - P

La présente analyse a pour but de présenter de façon neutre et objective la situation des procédures de décollage vers l'Est depuis les pistes 07 en s'appuyant sur une documentation historique.

par
Philippe Touwaide

airportmediation

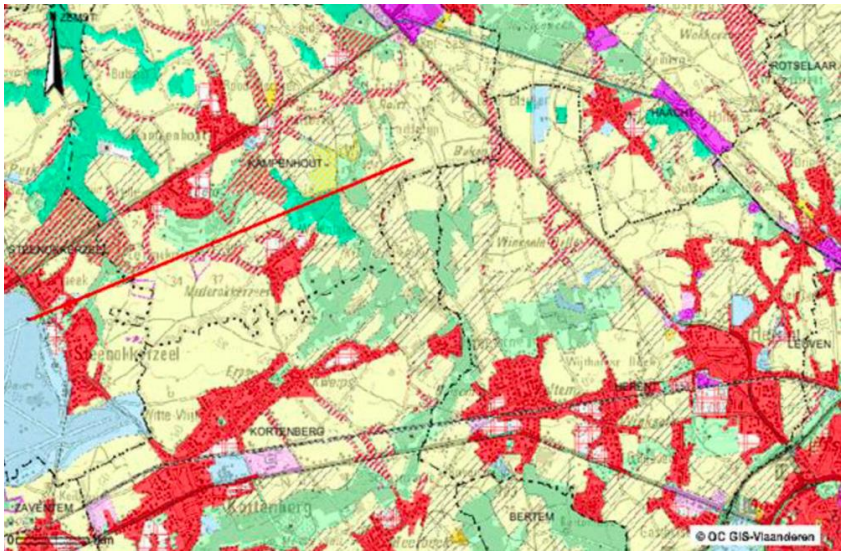
La présente analyse a pour but de présenter de façon neutre et objective la situation des procédures de décollage vers l'Est depuis les pistes 07 en s'appuyant sur une documentation historique importante qui démontre qu'il n'existe aucun couloir historique de survol et que les procédures ont évolué et été adaptées, avec de nombreux changements, entre 1956 et 2014. Le litige entre le choix des procédures de décollage 07R/L selon la description LEUVEN RECHTDOOR ou LEUVEN WEST s'explique par diverses décisions politiques quant aux normes de vent et aux utilisations programmées des pistes.

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. HISTORIQUE DES PISTES 07R ET 07L

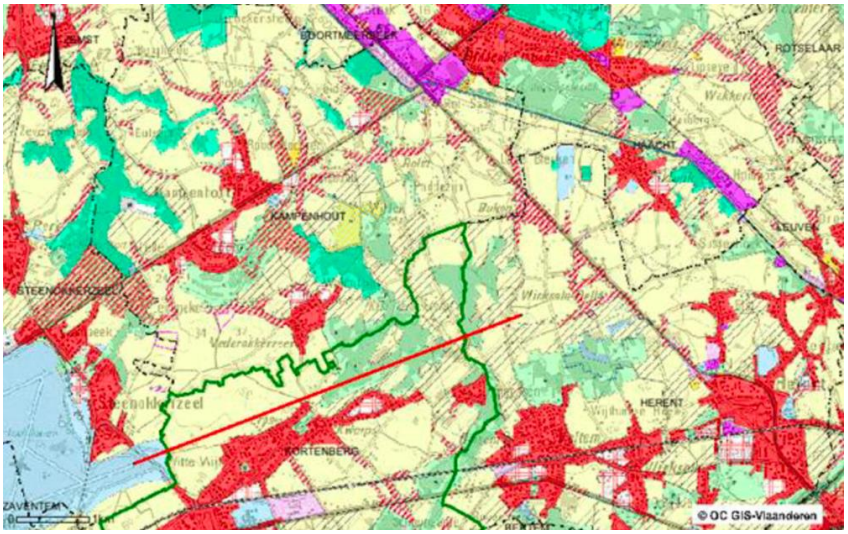
La toute première piste 07/25 fut construite à Melsbroeck en 1940 par l'occupant allemand sur une longueur de 2.000 mètres, cette piste fut rénovée en juin 1956 et encore utilisée pour tout le trafic aérien jusqu'en 1959, cette piste a été détruite dans les années 1970. De ce fait des décollages 07 vers l'Est s'opéraient depuis 1940. Des décollages vers l'Est existaient déjà depuis Evere avant 1940 pour les vols SABENA.

Une nouvelle piste 08L/26R fut mise en service le 16 mars 1960 avec une longueur de 3.638 mètres et une largeur de 45 mètres, renommée 07L/25R le 17 janvier 1974 suite à la déclinaison magnétique, cette piste est actuellement orientée à 065°.



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

Une 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 069°.



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

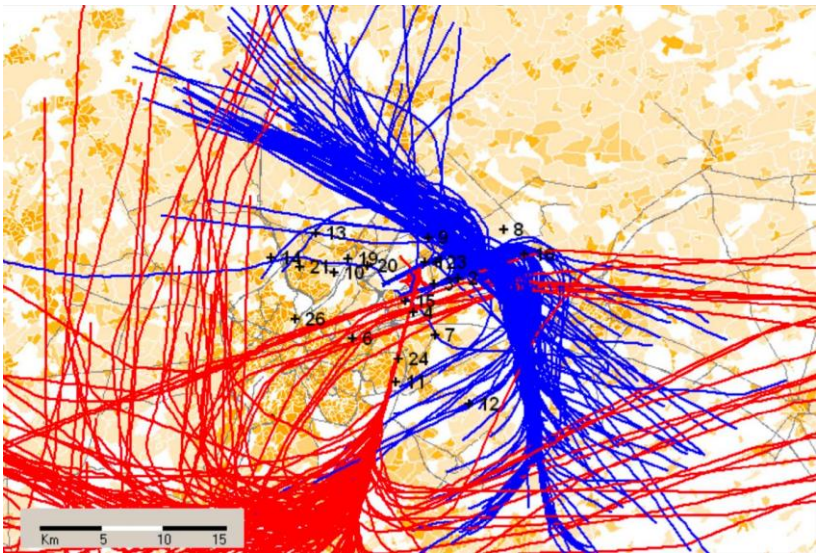
2. HISTORIQUE DES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE DEPUIS LES PISTES 07R/L

Les procédures de décollage 08L/08R sont restées identiques jusqu'au 18 avril 1972 :

- To GATTA et SILLY : décollage virage gauche vers balise BUN jusqu'à 3.000 pieds puis virage vers la droite, avec des avions moins performants qui montaient plus lentement avec plus de bruit (Gatta devenu plus tard Huldenberg, et Silly devenu Chièvres)
- To MACKEL, NICKY, WOENSDRECHT et POINT CHARLIE : décollage avec virage gauche en direction de la balise BUN puis cap vers la balise finale (AIP du 9 avril 1971)

Le NOTAM 11 du 18 avril 1972 met en service de nouvelles procédures de décollages 08L/08R à l'essai, lesquelles deviendront définitives par le NOTAM 7 du 20 juillet 1972 à dater du 1er août 1972 :

- 1.700 pieds et virage droite par GATTA pour les procédures OLNO et LUXEMBOURG
- 1.700 pieds et virage gauche pour les procédures COSTA, SILLY et WULPEN
- Virage immédiat vers la gauche pour la procédure WOENSDRECHT
- Montée dans l'axe de piste vers la balise BUN pour la procédure KLEINE BROGEL



Tracés radar d'atterrissages 01 (en rouge) et de décollages 07R (en bleu) avec virage à 1700 pieds vers Leuven WestLeuven-West..

Les pistes 07R/L ont donc – de tout temps – été potentiellement susceptibles d'être utilisées pour de rares décollages par vent de Nord, Nord-Est, Est ou Sud-Est, lorsque les valeurs de composantes de vent étaient dépassées sur les pistes principales 25R/L avec une norme de 8 nœuds sans rafales et avec une répartition homogène en cas d'utilisation (50% de virages vers la droite et 50% de virages vers la gauche).

En 2000, le Gouvernement a décidé de confier à un expert totalement indépendant, Jan KAMPHUIS, du bureau hollandais A.A.C. la mission de définir de nouvelles procédures de vol pour la nuit, basées sur des lignes de survol évitant les zones les plus densément peuplées.

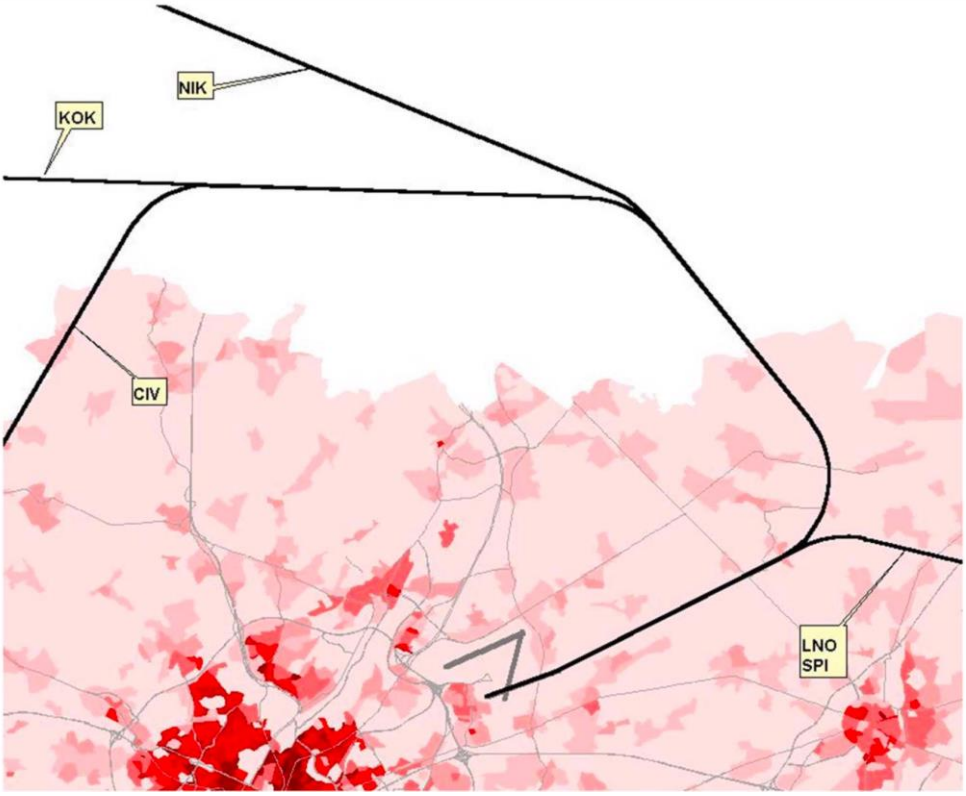
Ces nouvelles procédures spécifiques de nuit (A.A.C.) furent mises – potentiellement – en service entre le 26 décembre 2002 et le 22 mars 2004, soit les procédures suivantes :

- CIV 1 K, virage gauche à 4.9 NM de la balise BUB
- NIK 1 K, virage gauche à 4.9 NM de la balise BUB
- BULUX 1 K virage droite à 5.2 NM de la balise BUB
- NULBA 1 K virage droite à 5.2 NM de la balise BUB

Ces 4 procédures spécifiques de nuit (A.A.C.) imposent un décollage dans l'axe des pistes 07R/L avec un virage lointain soit à +/- 9 kilomètres (Tildonk avant le Canal) de la balise BUB située en bout de piste 07R/L en évitant la ville de Louvain.

109 vols ont été effectués de nuit entre le 26 décembre 2002 et le 22 mars 2004 sur ces procédures spéciales A.A.C. de nuit, selon la répartition suivante :

	BUL1K	NUL1K	CIV 1K	NIK 1K	Total
Dec-02	6	5	6	17	
Jan-03	22	8	13	3	46
Feb-03	2		1		3
Apr-03	5	1	8		14
Aug-03	10		1	1	12
Okt-03	9	2	4	1	16
Nov-03	1				1
Totaal	**55**	**11**	**32**	**11**	**109**



Procédures A.A.C. de nuit au décollage depuis la piste 07R (2002-2004) contournant Louvain

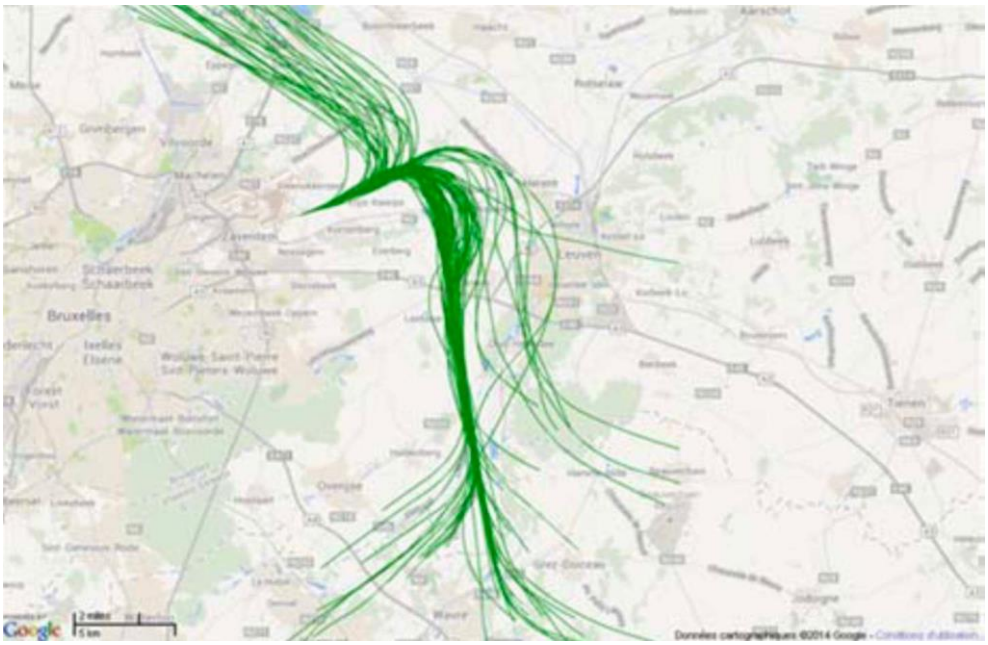
3. UTILISATION PROGRAMMÉE DES PISTES 07R/L DANS LE CADRE DU PLAN DE DISPERSION

De 1956 au 22 mars 2004, les pistes 07L/R n'étaient mises en service QUE suite au dépassement des valeurs de composantes de vent sur les pistes 25R/L ou en cas d'indisponibilité des pistes 25R/L, avec une valeur de composante sans rafales de 6 puis de 8 nœuds avec répartition équilibrée des survols.

La diminution des valeurs de composantes de vent (10 puis 8 puis 7 puis 5 nœuds) pour l'utilisation des pistes 25R/L de 8 à 5 nœuds, et la mise en service d'un calendrier horaire imposant l'utilisation de certaines pistes à partir du 22 mars 2004 *(Plan de Dispersion Anciaux)* ont eu un impact important sur une utilisation systématique et plus fréquente des pistes 07R/L :

- Dans le cadre du Plan de Dispersion, mis en service entre le 22 mars 2004 et le 2 février 2009, les pistes 07R/L étaient **OBLIGATOIREMENT** (pour autant que les conditions météorologiques permettaient leur utilisation) mises en service pour tous les décollages pendant **3 demi-nuits** par semaine conjointement avec des atterrissages 19, soit
    - Nuit du mardi entre 03.00 et 06.00 heures pour tous les décollages
    - Nuit du jeudi entre 03.00 et 06.00 heures pour tous les décollages
    - Nuit du samedi entre 03.00 et 06.00 heures pour tous les décollages

De plus les vols vers la balise CIV ont été transférés du virage gauche vers le Nord sur le virage droite vers l'Est, amenant une concentration de 70% des décollages sur LEUVEN WEST pendant 3 demi-nuits par semaine et rompant ainsi la répartition homogène 50/50 entre les décollages 07 avec virage vers la gauche ou vers la droite.



Tracés radar de décollages 07R avec virage à 1.700 pieds « LEUVEN WEST »

4. CRÉATION D' UNE NOUVELLE PROCÉDURE 07R/L « LEUVEN RECHTDOOR »

La conjugaison de 2 facteurs inhérents au Plan de Dispersion Anciaux (diminution des valeurs de composantes de vent et utilisation systématique des pistes 07R/L au décollage pendant la seconde moitié de 3 nuits par semaine) et le transfert des vols vers CIV du virage gauche vers le virage droite (soit 70% des décollages) a entraîné une forte contestation dans la région de LEUVEN WEST à partir de 2004.

Ainsi est née l'idée de modifier les procédures de décollages 07R/L afin de « casser » la concentration des vols autour de la balise d'HULDENBERG (07/19/25R) et d'éviter le survol des zones urbaines à basse altitude.

Un groupe de travail (*WerkGroepLeuven*) a proposé aux Gouvernements d'adapter les procédures de décollages 07R/L pour éviter la concentration autour de la balise d'Huldenberg en contournant Leuven par le Nord dans l'axe des pistes 07R/L sur base des routes A.A.C. de 2002 ; selon les objectifs de respecter le plan d'aménagement du territoire « *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* », d'éviter les zones densément peuplées et de maintien du « *Standstill* » par l'utilisation historique du couloir dans l'axe des pistes 07/25 en application de la Directive CE 2002/30.

La K.U.Leuven a publié deux études d'impact sur une modification des procédures de décollages 07R/L les 1er octobre et 30 novembre 2007.

Dans l'accord de Gouvernement du 19 décembre 1988, il est précisé :

<u>Utilisation de l'espace aérien et routes de vol :</u>
Ce groupe de travail (du Gouvernement soit l'Inter-Cabinets) remettra un rapport d'évaluation et des propositions de modifications des procédures de vol pour le 30 septembre 2009. Ces modifications seront opérées conformément aux procédures qui seront fixées dans la loi (cf. point 4). Les routes CIV1E, CIV1C, DENUT3C et les routes passant par la balise de Huldenberg seront examinées en priorité.

<u>Dans l'accord de Gouvernement du 26 février 2010, il est précisé :</u>
Décollage 07R : Pour les décollages de la piste 07R, la procédure de décollage des vols à destination du sud-est (Huldenberg) sera modifiée pour continuer dans l'axe de la piste de décollage jusqu'après Leuven. Cette modification interviendra dès qu'une solution acceptable aura été trouvée pour éviter le conflit avec les procédures arrivées (soit dans un délai de maximum 2 ans).

Un Mémorandum est adressé aux divers Gouvernements par le groupe de travail « *WerkGroepLeuven* » en juin 2009 et mai 2011.

L'Inter-Cabinets du Gouvernement Fédéral examine la problématique des décollages 07R/L les 15 juillet 2009, 21 octobre 2009, 26 août 2010 et 19 avril 2011 et une note finale est présentée par le Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité Schouppe le 13 juillet 2011.

Le Parlement Flamand débat de la question le 16 mars 2010 et de nombreux Conseils Communaux votent des motions réclamant une modification des procédures de décollages 07R/L par une montée rectiligne dans l'axe des pistes 07R/L soit LEUVEN 07 RECHTDOOR. Le 4 juillet 2012, le Ministre Peeters insiste sur la nécessité d'une meilleure répartition des vols autour de la balise d'Huldenberg.

Nota van de Ministerraad van 20 juli 2011:

Décollage 07R : Modification de la procédure de décollage des vols à destination du sud-est (Huldenberg) pour continuer dans l'axe de la piste de décollage jusqu'après Leuven. Belgocontrol a réalisé une étude de faisabilité des différents scénarios. Etant donné que l'étude montre que ces scénarios imposent d'une part une modification des procédures d'arrivée et, d'autre part, a des conséquences au niveau opérationnel et au niveau du personnel, un avis externe sera demandé pour développer un scénario alternatif.

Une étude d'élaboration de nouvelles procédures est confiée à un expert indépendant en octobre 2011 et son rapport définitif sera remis le 6 janvier 2012, et BELGOCONTROL présente des études d'impact les 19 avril 2011, 26 juin 2011, 9 septembre 2011, 28 juin 2012 et 27 juillet 2012.

Le 21 juin 2012, le Secrétaire d'Etat à la Mobilité Wathelet adresse une Instruction Ministérielle « *Complément n°1 à l'Instruction Ministérielle datée du jeudi 15 mars 2012 portant exécution des accords du Conseil des Ministres des 19 décembre 2008 et 26 février 2010 en matière de procédures de décollage et de sélection des pistes; clarification et fixation des valeurs de composantes de vent applicables à l'aéroport de Bruxelles-National* » :
:

- *Décollage 07R : Pour les décollages de la piste 07R, la procédure de décollage des vols à destination du sud-est (Huldenberg) sera modifiée pour continuer dans l'axe de la piste de décollage jusqu'après Leuven. Cette modification interviendra dés qu'une solution acceptable aura été trouvée pour éviter le conflit avec les procédures arrivées (soit dans un délai de maximum 2 ans).*

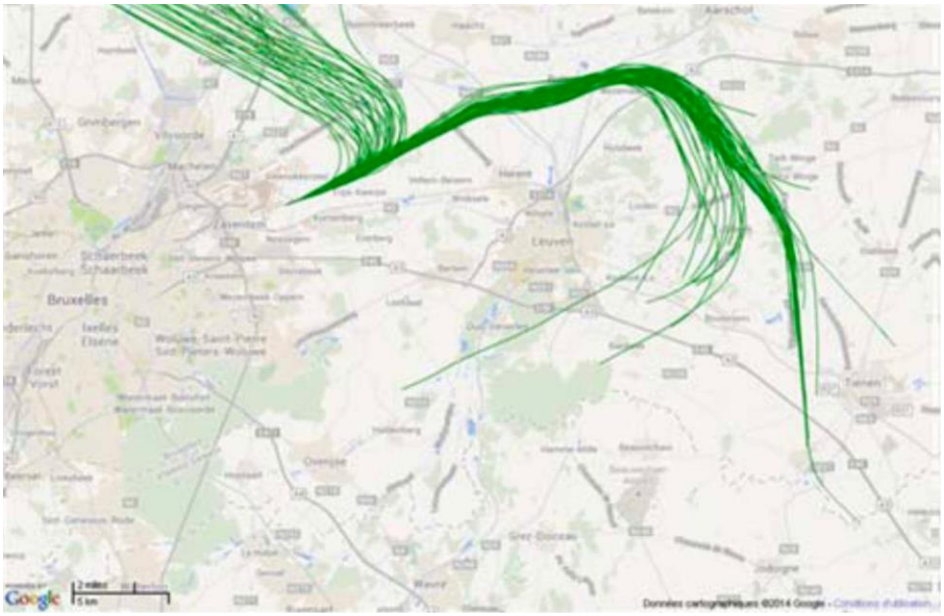
La présente instruction confirme et précise que de nouvelles routes de décollage depuis la piste 07R pour les avions vers les balises LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY en direction du sud-est doivent être implémentées pour continuer dans l'axe de la piste de décollage 07R jusqu'après Leuven avant de virer à droite vers la balise de destination.

Une distance de séparation de sécurité doit être maintenue entre les atterrissages et les décollages afin d'éviter tout conflit potentiel et croisements ; ainsi - par exemple - les approches à l'atterrissage vers la piste 02 pourraient être déviées à partir de FLORA vers ANTWERPEN, NICKY, AFFLIGEM et NIVOR afin de ne pas interférer avec les décollages 07R en direction de LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY en direction du sud-est.

Belgocontrol doit mettre en œuvre cette décision par une implémentation rapide qui veillera à maintenir une séparation précise entre les atterrissages et les décollages à des niveaux de vol différents et clairement distanciés, entre BRUSSELS BUB et FLORA afin d'éviter tout croisement.

Pour ce faire, les approches vers la piste d'atterrissage 02 ne pourront plus se réaliser par HULDENBERG.

Le 6 mars 2014, les nouvelles procédures de décollage 07R/L « LEUVEN 07 RECHTDOOR » rentrent en service et sont désormais obligatoires jour et nuit en cas d'utilisation hors PRS des pistes 07R/L :



Tracés radar de décollages 07R avec montée rectiligne « LEUVEN 07 RECHTDOOR»

5. SITUATION DES RECOURS CONTRE LA PROCÉDURE LEUVEN 07R/L RECHTDOOR

- Les 7 et 11 mai 2015 deux jugements sont prononcés par défaut contre l'Etat belge et ordonnent la cessation de la procédure « *Leuven Rechtdoor* », le Cabinet Galant ayant oublié de notifier la convocation à l'avocat de l'Etat belge ;

- Le 6 avril 2016, le Président du Tribunal de Première Instance de Bruxelles réforme complètement les 2 jugements rendus par défaut, ne constatant aucun défaut de prévoyance de l'Etat ;

- Le 30 mai 2018, le Tribunal de Première Instance de Bruxelles réforme la procédure « *Leuven Rechtdoor* » au motif qu'elle est discriminatoire du fait que seul le virage vers la droite a été déplacé dans l'axe rectiligne de la piste et que cette procédure n'a pas été mise en service aussi au bénéfice des habitants des communes du Noordrand survolés par les virages vers la gauche ;

- Des procédures en Appel sont pendantes contre les jugements des 6 avril 2016 et 30 mai 2018 ;

- Par son Arrêt n° 238.283 du 22 mai 2017, le Conseil d'Etat a rejeté les recours contre les instructions ministérielles des 15 mars 2012 et 21 juin 2012 du Secrétaire d'Etat Wathelet, au motif que les procédures aéronautiques ne sont ni des plans ni des programmes et ne doivent pas faire l'objet d'études d'incidence ni de consultations publiques ; de ce fait les règles relatives à l'utilisation des pistes et voies aériennes ne sont pas visées par la Loi du 13 février 2006 ;

- Nous devons également signaler qu'une dispersion par l'utilisation de toutes les pistes, indépendamment des conditions météorologiques est condamnée par plusieurs décisions de justice interdisant sans motif toute utilisation de la piste 01 à l'atterrissage (Cour d'Appel de Bruxelles, Arrêts des 17 mars 2005, 29 mai 2008 et 31 mars 2017 ; jugements non réformés en Cassation).

6. VALEUR DES COMPOSANTES DE VENT DÉTERMINANT LES UTILISATIONS DE PISTES

- 09.04.1971 : 6 kts vent arrière et 15 nœuds vent latéral sans rafales sur pistes 25 uniquement ;

- 1973 au 11.06.2003 : 8 kts vent arrière et 15 nœuds vent latéral sans rafales sur pistes 25 uniquement ;

- 12.06.2003: 10 kts vent arrière et 25 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement ;

- 19.02.2004: 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement ;

- 19.02.2004: 10 kts vent arrière et 25 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement ;

- 04.03.2004: 10 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement ;

- 05.03.2004: 8 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement ;

- 22.03.2004 : 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 et 07 ; 0 nœud de vent arrière pour les seules pistes 02/20 ;

- 27.05.2004 : 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 et 07 ; 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises pistes 02/20 en atterrissage de jour et de nuit ainsi qu'en décollages de nuit ; 0 nœud de vent arrière rafales comprises pistes 02/20 en décollage de jour ;

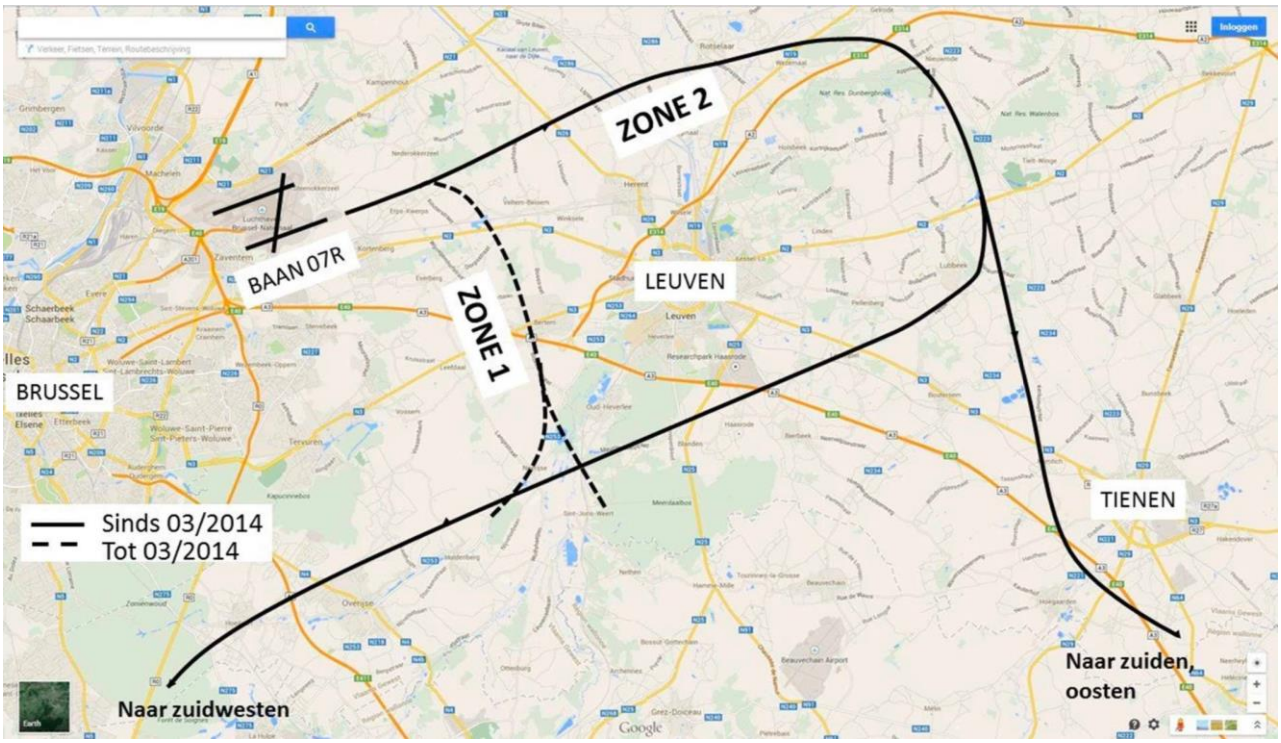
- 19.09.2013 : 7 kts vent arrière (rafales max à 12 nœuds) et 20 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 19 et 25 utilisées en PRS ; 0 à max 3 kts vent arrière et 20 kts vent latéral rafales comprises pistes 01, 07 & 19 en *single operation* ; pistes 01 & 07 utilisables à l'atterrissage en *headwind* quand aucune autre piste n'est disponible

RWY in use		Tailwind	Tailwind max	Crosswind	Crosswind max
	01	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
	07R/L	0kt(VAR0-3kt)	5 kt	15 kt	20 kt
PRS OFF	19	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
PRS ON	19	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt
	25R/L	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt

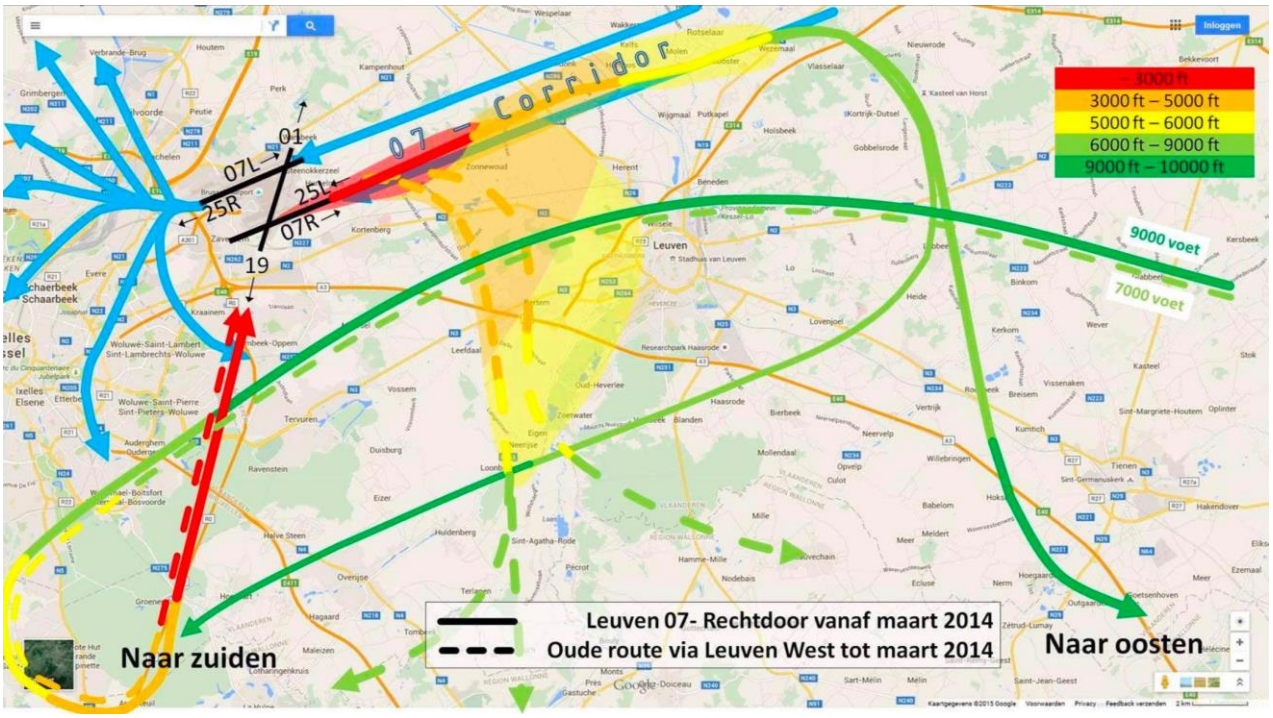
- 06.02.2014 : 7 kts vent arrière et 20 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 19 et 25 utilisées en PRS ; 0 à max 3 kts vent arrière et 20 kts vent latéral rafales comprises pistes 01, 07 & 19 en single operation (situation opérationnelle appliquée en août 2018)

RWY in use	RWY 25L/R	RWY 19 (TKOF only)	
Tailwind MAX	7kt	7kt	
Crosswind MAX	20 kt	20 kt	
RWY in use	**RWY 01**	**RWY 07L/R**	**RWY 19 (TKOF and ARR)**
Tailwind MAX	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)
Crosswind MAX	20 kt	20 kt	20 kt

7. CARTE DES DIFFÉRENTES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGES DEPUIS LES PISTES 07R/L



Carte VZW Leuven Rechtdoor



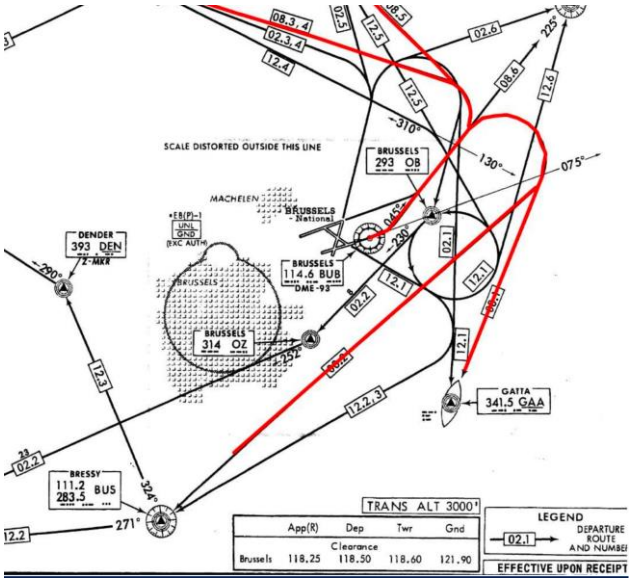
La première carte émane de l'ASBL Leuven Rechtdoor, la seconde du WerkGroepLeuven

8. CHIFFRES ANNUELS D'UTILISATION DES PISTES 07R/L AU DÉCOLLAGE

% DEP

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ALL	07L	1,30	9,21	2,12	0,29	0,12	0,00	0,05	0,26	0,49	0,81	0,94	1,46	1,40	1,19	0,97	0,95
	07R	0,40	3,51	2,24	1,80	3,99	2,72	5,46	7,89	7,51	10,92	8,53	10,06	10,81	12,25	13,84	17,94
DAY	07L	1,34	9,53	2,18	0,30	0,12	0,00	0,04	0,20	0,43	0,64	0,61	1,07	0,99	0,98	0,87	0,73
	07R	0,41	3,71	2,31	1,89	4,18	2,82	5,66	8,29	7,95	10,84	7,87	9,63	10,62	12,42	14,15	18,26
NIGHT	07L	0,91	4,91	1,37	0,22	0,09	0,00	0,15	0,88	1,42	3,06	5,14	6,47	7,04	5,93	4,32	7,38
	07R	0,33	0,91	1,45	0,62	1,35	1,06	2,19	3,46	1,38	11,94	16,80	15,42	13,46	8,61	4,21	8,05

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ALL	07L	0,69	0,62	1,86	0,93	2,04	2,00	1,47	2,4	2,2	3,1	5,8	3,7
	07R	14,42	10,67	21,28	12,14	9,79	14,35	9,58	16,8	11,3	3,5	10,1	15,6
DAY	07L	0,51	0,46	1,46	0,76	1,78	1,68	1,23	2,0	1,9	3,0	5,5	3,2
	07R	14,71	10,97	21,95	12,56	10,15	14,88	9,95	17,4	11,7	3,8	11,0	16,5
NIGHT	07L	6,11	4,56	11,00	4,96	8,11	8,93	6,91	9,9	7,5	4,0	9,4	11,3
	07R	5,88	3,02	5,81	2,11	1,51	2,81	1,38	3,2	1,4	0,2	0,2	1,8



Procédures de décollage depuis la piste 08R vers GATTA, SILLY, NICKY et WOENSDRECHT jusqu'au 31 juillet 1972

9. DESCRIPTION DES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGES 07R/L DANS LES PUBLICATIONS AIP

Les procédures de décollage 07 sont décrites comme suit dans les publications AIP au 13/09/2018 :

- BALISE de destination et lettre H pour départ 07 LEFT en procédure LEUVEN RECHTDOOR
- BALISE de destination et lettre W pour départ 07 LEFT en procédure LEUVEN WEST
- BALISE de destination et lettre J pour départ 07 RIGHT en procédure LEUVEN RECHTDOOR
- BALISE de destination et lettre Y pour départ 07 RIGHT en procédure LEUVEN WEST

RWY 07L ONLY			
Designator	**Route**		**Remarks**
	Lateral	**Vertical**	
LNO 5H	Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to intercept R-140 ANT.RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-278 LNO INBD to LNO.		For TFC requesting acruising or initial FL below FL 195.
LNO 1W	Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD. At 6.0 DME HUL LT to intercept R-287 LNO INBD to LNO.	Cross R-045 HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC.	For TFC requesting acruising or initial FL below FL 195.
SPI 6H	Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to intercept R-140 ANT.RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-287 SPI INBD to SPI.		NIL
SPI 1W	Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD. At 6.0 DME HUL LT to intercept R-287 LNO INBD. RT to intercept R-295 SPI INBD to SPI.	Cross R-045 HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC.	NIL
SOPOK 5H	Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to intercept R-140 ANT.RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-287 SPI to BULUX, SOPOK next.		ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. BULUX-SOPOK is a B-RNAV segment.

SOPOK 1W	Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD. LT to intercept R- 287 SPI INBD. When passing BULUX or climbing through FL 170, whichever is later, RT direct to SOPOK.	Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below977 HPA) or above if instructed by ATC.	ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. BULUX-SOPOK is a B-RNAV segment.
PITES6H7H	Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. Intercept R-3145 DIK INBD via RITAX to DIK, PITES next.		ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 5H- SOPOK - RITAX - DIK - PITES). Only when UM150 between DIK and PITES is AVBL (alternative route: SOPOK 5H - SOPOK - ETENO).
PITES 1W	Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD. LT to intercept R-287 SPI INBD. When passing REMBA, RT direct to RITAX, DIK, PITES next.	Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below977 HPA) or above if instructed by ATC.	ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. CDR 1 – H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 1W- SOPOK-RITAX-DIK- PITES). Only when UM150 between DIK and PITES isAVBL (alternative route: SOPOK 1W-)
ROUSY6H7H	Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. Intercept R-3145 DIK INBD viaRITAX, ROUSY next.		ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 5H- SOPOK - RITAX - ROUSY).
ROUSY 1W	Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD. LT to intercept R- 287 SPI INBD. When passing REMBA, RTdirect to	Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below977 HPA) or above if instructed by ATC.	ATC climb requirements:see § 3.2.2 below.

CIV 7H	Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to TR157 to intercept R-064CIV INBD to CIV.		ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. M617 southbound, MAX FL 170. Y50 southbound, MAX FL190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC flight planned
CIV 2P	Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH LT to TR 275 to intercept R-042 CIV INBD to CIV.		At ATC discretion only.
CIV 1W	Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH LT HDG 275 to intercept R-042CIV INBD to CIV.		ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. M617 southbound, MAX FL 170. Y50 southbound, MAX FL190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC flightplanned above FL 195.
KOK 1H	Climb straight ahead. At 1700 FT QNH LT direct to KOK.		L607 westbound.
DENUT 4H	Climb straight ahead. At1 800 FT QNH DCT to DENUT.		B-RNAV above MSA.
HELEN 4H	Climb straight ahead. At1 800 FT QNH DCT to HELEN.		B-RNAV above MSA.
NIK 1H	Climb straight ahead. At1 700 FT QNH LT direct to NIK.		M624 northbound. Not to be used by TFCDEST EHAM.
ELSIK 1H	At 700 FT QNH LT directto BUN, ELSIK next.		L179 eastbound. To be used when adequate MIL airspaces are AVBL for GAT.

RWY 07LRONLY			
Designator	**Route**		**Remarks**
	Lateral	**Vertical**	
LNO 5J	At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-278 LNO INBD to LNO.		For TFC requesting acruising or initial FL below FL 195.
LNO 1Y	At 700 FT QNH TR 062. At 2.2 DME BUB, RT to HUL. At 6.0 DME HUL LT to intercept R-287 LNO INBD to LNO.	Cross R-045 HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC.	For TFC requesting acruising or initial FL below FL 195.
SPI 5J	At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-287 SPI INBD to SPI.		NIL
SPI 1Y	At 700 FT QNH TR 062. At 2.2 DME BUB, RT toHUL. At 6.0 DME HUL LT to intercept R-287 LNO INBD to LNO. RT to intercept R-295 SPI INBD to SPI.	Cross R-045 HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC.	NIL
SOPOK 5J	At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-287 SPI to BULUX, SOPOK next.		ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. BULUX-SOPOK is a B-RNAV segment.
SOPOK 1Y	At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH or 1.1 DME BUB, whichever is later, RT to interceptR-350 HUL INBD. LT to intercept R-287 SPI INBD.When passing BULUX or climbing through FL 170, whichever is later, RT direct to SOPOK.	Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below977 HPA) or above if instructed by ATC.	BULUX-SOPOK is a B-RNAV segment.
PITES6J7J	At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUNto REMBA. Intercept R-3145 DIK INBD via RITAX to DIK, PITES next.		ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. CDR 1 – H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 5J - SOPOK - RITAX - DIK - PITES). Only when UM150 between DIK and PITES is AVBL (alternative route: SOPOK 5J - SOPOK - ETENO).

PITES 1Y	At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH or 1.1 DME BUB, whichever is later, RT to interceptR-350 HUL INBD. LT to intercept R-287 SPI INBD.When passing REMBA, RT direct to RITAX, DIK, PITES next.	Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below977 HPA) or above if instructed by ATC.	ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. CDR 1 - H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 1Y-SOPOK- RITAX- DIK-PITES). Only when UM150 between DIK and PITES is AVBL (alternative route: SOPOK 1Y-SOPOK- ETENO).
ROUSY 6J7J	At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept R-140 ANT. RTto intercept R-174 BUN to REMBA. Intercept R-3145 DIK INBD toRITAX, ROUSY next.		ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 5J - SOPOK - RITAX - ROUSY).
ROUSY 1Y	At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH or 1.1 DME BUB, whichever is later, RT to interceptR-350 HUL INBD. LT to intercept R-287 SPI INBD.When passing REMBA, RT direct to RITAX, ROUSY next.	Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below977 HPA) or above if instructed by ATC.	ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due toMIL requirements (alternative route: SOPOK 1Y-SOPOK- RITAX-ROUSY). RITAX-ROUSY is a B-RNAV segment.
CIV7J	At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept TR 157 to intercept R- 064 CIV INBD to CIV.		ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. M617 southbound, MAX FL 170. Y50 southbound, MAX FL 190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC flight planned above FL 195.
CIV 2U	At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH LT to TR 275 to intercept R-042 CIV INBD to CIV.		At ATC discretion only.
CIV 1Y	At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH or 1.1 DME BUB, whichever is later, RT to interceptR-350 HUL INBD. At 3.0 DME HUL RT to interceptR-071 CIV INBD to CIV.	Cross R-270 HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or aboveif instructed by ATC.	ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. M617 southbound, MAXFL 170. Y50 southbound, MAX FL190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC

			flightplanned above FL 195.
KOK 2J	At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH LT DCT to KOK.		L607 westbound.
DENUT 2J	At 700 FT QNH TR 062. At 1 800 FT QNH DCT to DENUT.		B-RNAV above MSA.
HELEN 2J	At 700 FT QNH TR 062. At 1 800 FT QNH DCT to HELEN.		B-RNAV above MSA.
NIK 2J	At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH direct to NIK.		M624 northbound. Not to be used by TFCDEST EHAM.
ELSIK 2J	At 700 FT QNH TR 062.At 4.4 DME BUB, DCT direct to BUN, ELSIKnext.		L179 eastbound. To be used when adequate MIL airspacesare AVBL for GAT.

10. NOTAM RELATIF À LA NON-UTILISATION DE CERTAINES PROCÉDURES 07R/L

Les procédures de décollages 07R/L « *LEUVEN WEST* » n'ont plus été publiées dans les AIP entre le 6 mars 2014 et le 31 mars 2016, elles n'ont d'ailleurs plus jamais été utilisées depuis le 6 mars 2014.

Suite aux jugements prononcés par défaut les 7 et 11 mai 2015, la Ministre de la Mobilité Galant a donné le 23 juin 2015 une instruction ministérielle visant à restaurer les procédures « *LEUVEN WEST* » de départ des pistes 07R et 07L existantes avant le 6 mars 2014, ce qui implique concrètement la suppression des procédures J et H.

Après le nouveau jugement du 6 avril 2016, les routes actuelles « LEUVEN RECHTDOOR » sont maintenues en opération par prolongation des NOTAM suspendant les procédures « *LEUVEN WEST* ».

Actuellement, les procédures de décollages 07R/L « *LEUVEN WEST* » bien que publiées, sont suspendues par NOTAM et sont non utilisées depuis le 31 mars 2016. Seules les procédures *« LEUVEN RECHTDOOR* » sont activées en cas d'utilisation des pistes 07R/L en déviation au système préférentiel PRS 25R/L :

NOTAM A2479/19
From: 18 JUL 19 06:40 Till: 15 JAN 20 23:59 EST
Text: 07R SID LNO 1Y, SPI 1Y, SOPOK 1Y, PITES 1Y, ROUSY 1Y AND CIV 1Y NOT AVBL

NOTAM A2480/19
From: 18 JUL 19 06:41 Till: 15 JAN 20 23:59 EST
Text: RWY 07L SID LNO 1W, SPI 1W, SOPOK 1W, PITES 1W, ROUSY 1W AND CIV 1W NOT AVBL

11. BASE JURIDIQUE DES DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE NORMES DE VENT, DE SÉLECTION DES PISTES ET DE DÉFINITION DES PROCÉDURES AÉRONAUTIQUES POUR L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

1. **En matière de fixation des valeurs de composantes de vent, de sélection des pistes et de définition des procédures aéronautiques :**

- Contrat de gestion de Belgocontrol 2014, Arrêté Royal du 25 avril 2014, Moniteur belge du 14 mai 2014 :
  - Article 1er : Le présent contrat de gestion vise à régler les conditions dans lesquelles Belgocontrol exécute ses missions de service public, telles que prévues aux articles 170 et 171 de la loi du 21 mars 1991 ;
  - Article 2 § 1er : AIP, Publication d'information aéronautique, publication officielle renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne, publiée par les soins de Belgocontrol sous la responsabilité de l'Etat conformément à l'annexe 15 à la Convention de Chicago ;
  - Article 3 § 1er : Belgocontrol assure la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien à l'aéroport de Bruxelles-National ainsi qu'aux aéroports et aérodromes publics régionaux ;
  - Article 3 § 1er, 2° : Belgocontrol est chargé d'assurer le service d'information de vol, visant à fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
  - Article 11 § 1er : Belgocontrol établit des procédures CDO (Opérations en descente continue) à l'aéroport de Bruxelles-National sur les pistes préférentielles ;
  - Article 21 § 1er : Dans le cadre d'une politique de gestion des nuisances sonores définie par les autorités compétentes en matière d'exploitation aéroportuaire, Belgocontrol s'engage à rechercher les meilleures orientations de flux de trafic aérien compte tenu des exigences de sécurité, de stabilité opérationnelle, de capacité, de régularité et d'efficacité du trafic aérien et apporte son concours à la mise en œuvre des modifications de procédure qui en découleraient ;
  - Article 21 § 2 : les autorités se concertent avec Belgocontrol afin que les modifications apportées aux routes AIS, au système d'utilisation des pistes et aux procédures de vol tiennent compte des objectifs de performance et soient suffisamment étalées dans le temps en vue de tenir compte de tous les aspects de sécurité et de stabilité opérationnelle

- Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, Moniteur belge 26 mars 1954 :
    - Article 43 § 2 : Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué fixe, dans chaque cas, les conditions techniques d'utilisation des aérodromes ;
    - Article 44 : En outre, le Ministre ou son délégué, peut modifier les conditions d'utilisation d'un aérodrome pour tenir compte des modifications apportées à son environnement.

- Cour d'Appel de Bruxelles Arrêt du 24 janvier 1997, page 370, point 7.6 :
    - Attendu que dans son arrêt du 24 janvier 1997 (page 370, point 7.6), la Cour d'Appel de Bruxelles s'est exprimée en ses 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. ».*

2. Quant à l'utilisation des pistes :

- Arrêté ministériel du 6 avril 2009, Moniteur belge du 24 avril 2009, relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National :
    - Article 2 établissant des périodes de nuit sans décollage

3. Quant au non-survol de certaines parties du territoire :

- Arrêté royal du 11 juin 1954 portant interdiction de survol de certaines parties du Royaume : il est interdit de survoler les parties du territoire du Royaume délimitées par une circonférence de 1.500 mètres de rayon centrée sur les Châteaux royaux de Laeken et de Ciergnon (article 1e r). Moniteur belge du 4 juillet 1954, page 5.085 ;

- Arrêté royal (I) du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume : Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 11 juin 1954 prérappelé, il est interdit aux aéronefs de survoler la partie de l'agglomération bruxelloise située à l'intérieur d'une circonférence de 5 kilomètres de rayon, centrée sur le parc de Bruxelles (article 1er). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1er, les aéronefs tenus de se conformer aux prescriptions et instructions du service de contrôle de la circulation aérienne (article 2). Moniteur belge du 20 avril 1958, page 2.947 ; été abrogé lors de la clôture de l'Exposition Internationale et Universelle de 1958. Moniteur belge du 20 avril 1958, page 2.948 ;

- Arrêté royal (II) du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume : Considérant la nécessité d'assurer la sécurité dans la zone comprenant l'Exposition Internationale et Universelle de Bruxelles 1958 et ses abords, il est interdit aux aéronefs de survoler la zone où se déroule l'Exposition Internationale et Universelle de Bruxelles (article 1er). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1er, les aéronefs tenus de se conformer aux prescriptions et instructions du service de contrôle de la circulation aérienne (article2). Cet arrêté n'a toutefois JAMAIS été abrogé lors de la clôture de l'Exposition Internationale et Universelle de 1958. Moniteur belge du 20 avril 1958, page 2.948;

- Arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, paru au Moniteur belge du 30 décembre 2014, page 106.833 :

  > Article 5 : Outre les zones interdites définies par le Roi en vertu de l'article 4 de la Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il peut exister des zones dangereuses et des zones réglementaires. Elles sont définies par le directeur général, qui précise, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant la circulation aérienne.

4. Quant aux types d'avions admis à opérer de nuit ou de jour :

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 1er 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.

<u>Historique des niveaux de quotas admis la nuit :</u>

QC maximum 20 depuis le 1er juillet 2001, 16 depuis le 1er juillet 2002, 12 depuis le 1er janvier 2003. L'Arrêté ministériel du 27 juillet 2009 (Moniteur belge du 21 août 2009, page 55.997 et 55.998) relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National adapte les niveaux des quotas acoustiques pendant la nuit et en crée pour la journée :

QC maximum 8,0 de nuit (23h/06h) , maximum 12,0 du matin (06h/07h), maximum 48,0 de jour (07h/21h) et maximum 24,0 du soir (21h/23h) depuis le 25 octobre 2009.

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

Deuxième édtion 2023