

MÉMORANDUM

POUR UNE SOLUTION DÉFINITIVE DES LITIGES LIÉS
AUX SURVOLS AUTOUR DE L'AÉROPORT DE
BRUXELLES-NATIONAL

2024



airportmediation

ÉQUILIBRE ET RESPECT ENTRE ÉCONOMIE, SANTÉ ET ENVIRONNEMENT

Le Médiateur est le gardien des lois et, en tant que défenseur des droits, il veille au respect des droits et libertés par les administrations de l'État, les établissements publics, ainsi que par tout organisme investi d'une mission de service public.

Régler définitivement la question de l'organisation des survols autour de Bruxelles-National n'est absolument pas un dossier complexe ou difficile. C'est avant tout un problème technique, aéronautique et un peu juridique.

Tous les éléments pour une solution durable sont réunis et existent. Le but de ce document est de les rappeler d'une façon neutre, impartiale, transparente et objective sans aucun conflit d'intérêt.

Ce Mémoire est avant tout destiné aux décideurs, aux Ministres, Parlementaires, présidents de parti, bourgmestres et élus démocratiques afin qu'ils disposent, dans un seul document, des bonnes informations et de toutes les données pour leur permettre de prendre les bonnes décisions au bon moment sur base de la vraie situation.

C'est le Plan Anciaux de 2004 qui a ouvert la contestation en modifiant les normes de vent qui avaient été stabilisées pendant plus de 30 ans. Depuis 2014 plus aucune avancée n'a été réalisée dans le dossier ni en terme de diminution des niveaux individuels de bruit des avions ni en terme de lutte contre le bruit et la pollution du trafic aérien.

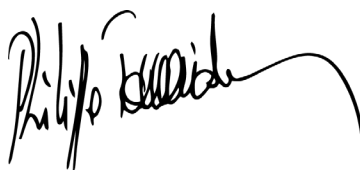
Le moment est venu d'agir et de décider ! La solution passe par une diminution du bruit à la source, en agissant sur les types d'avions utilisés, et pas par un déplacement de la nuisance vers d'autres zones (principe de la dispersion, qui est condamné et fautif).

LA RÉOLUTION DES CONFLITS

La médiation est définie comme « la procédure de règlement des conflits qui consiste dans l'interposition d'une tierce personne (le médiateur) chargée de proposer une solution de conciliation aux parties en litige », le médiateur étant « la personne qui sert d'intermédiaire, d'arbitre, de conciliateur et qui est chargée d'apaiser les conflits avec les autorités ». Il faut toutefois fortement relativiser le pouvoir d'intervention du médiateur dans le sens où son autorité administrative ne peut que formuler des recommandations et faire rapport sur le fonctionnement des autorités administratives concernées.

La Médiation est donc une méthode alternative de gestion de conflit.

Le jeudi 29 février 2024



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 - SPF Mobilité et Transports

1. PRÉALABLES AVANT TOUTE ACTION

1.1 Respect de toutes les lois et réglementations aéronautiques en vigueur

- Respect de la Constitution belge, de la séparation des pouvoirs entre le législatif et le judiciaire, et du pouvoir discrétionnaire de l'État Fédéral ;
- Respect des lois spéciales du 8 août 1980 et du pouvoir exclusif de l'État Fédéral dans la gestion des procédures aéronautiques de et vers Bruxelles-National ;
- Respect et application stricte de toutes les décisions de justice qui sont opposables de plein droit à l'État belge et qui ne sont plus susceptibles de recours ou de réforme ; l'État belge est tenu de respecter intégralement les décisions de justice exécutoires et non sujettes à procédures d'Appel ou Cassation ; l'État belge est contraint de mettre un terme à l'utilisation actuelle de la piste 01, telle qu'elle résultait de l'application de l'instruction condamnée du 16 décembre 2013 ;
- Respect de la législation de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de normes de bruit à ne pas dépasser lors du survol de son territoire ;
- Respect du permis d'environnement de la Région flamande ;
- Respect de toute la réglementation aéronautique européenne et belge (RNP, QC, période de nuit, créneau horaire de nuit obligatoire, respect par Brussels Airport de sa propre licence) ;
- Respect de la santé de personnes survolées et de leur droit à un meilleur environnement (Article 23, 4° de la Constitution belge du 7 février 1831, coordonnée le 17 février 1994 : « *Chacun a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine. Ces droits comprennent notamment le droit à la protection d'un environnement sain* »).

1.2 Remarques juridiques importantes

- Il n'existe aucune décision de justice qui serait contradictoire aux autres ;
- Des Jugements et Arrêts réformés en Appel ou en Cassation n'existent plus, on ne peut pas invoquer des jugements qui ont été annihilés ;
- On ne négocie pas le dispositif d'un Jugement, ni les décisions de justice, qui ne sont pas un panier dans lequel on pourrait piocher, tout comme personne ne peut décider de ne pas exécuter des décisions de justice.

2. ORGANISATION DU TRAFIC AÉRIEN

2.1 Sélection des pistes

Seules les pistes 25R/L sont définies comme étant préférentielles par arrêtés royaux pour des raisons de capacité, donc ces pistes doivent être utilisées le plus régulièrement afin d'atteindre la capacité opérationnelle horaire des pistes de 74 mouvements par heure. De plus, les pistes 25R/L n'occasionnent aucun conflit au sol de pistes croisées, puisqu'elles sont parallèles et indépendantes.

Les autres pistes (01, 07L, 07R et 19) sont bien des pistes alternatives et secondaires, moins bien équipées ou plus courtes, et qui ne conviennent pas à une utilisation massive. Ces pistes ne permettent PAS de garantir la capacité opérationnelle de 74 mouvements coordonnés par heure. Ces pistes doivent donc n'être utilisées que dans le seul principe du « most suitable runway » soit dans des configurations de vent qui donnent du vent arrière ou latéral effectif sur les pistes 25, et uniquement dans ces seules conditions.

2.2 Vols de nuit

Le titre de l'arrêté royal parle du nombre de vols de nuit, puis son contenu évoque le nombre de créneaux horaires de nuit. Par facilité et pour un meilleur contrôle il conviendra de fixer, dans le cadre du permis d'environnement et la législation fédérale adéquate, le nombre de vols maximum admis de nuit. La référence aux créneaux est sujette à interprétation et conflit, il convient donc de ne parler que d'un nombre maximal de vols de nuit.

2.3 Normes de vent

Le Conseil d'État, le Tribunal de première instance et la Cour d'Appel de Bruxelles ont jugé que seules les instructions des 15 mars 2012 et 21 juin 2012, confirmées et complétées par celle du 17 juillet 2013, étaient légales, licites, valides et qu'elles ne violaient ni la Constitution ni l'article 8 de la CEDH. Les instructions prises par le Secrétaire d'État Wathelet sont donc les seules correctes et validées par les Tribunaux.

Les seules normes de vent (calcul des composantes de vent) sont donc :

- Maintien des pistes 25R/L tant que la composante de vent arrière ne dépasse 7 nœuds de vitesse moyenne effective ;
- Les petites rafales instantanées de vent de moins de 5 nœuds et d'une durée inférieure à 3 secondes au cours des 3 dernières minutes ne doivent pas être prises en compte ;
- Tout vent qui souffle de façon constante en rafales au-delà de 10 nœuds génère automatiquement un changement de piste ;
- Les vitesses moyennes et maximales du vent ne doivent pas être confondues et ne doivent pas être additionnées tant que la petite rafale est inférieure à 5 nœuds.

La recommandation ICAO de norme de vent pour les pistes préférentielles anti-bruit ne concerne que les pistes utilisées pour éviter l'usage des pistes 25R/L. Les pistes 25R/L sont préférentielles pour des motifs de capacité opérationnelle et pas dans un but environnemental de réduction des nuisances sonores et du bruit.

Cette recommandation ICAO ne s'applique donc bien entendu pas pour les pistes 25R/L mais exclusivement pour les pistes 01, 07R, 07L et 19, ce que reconnaît d'ailleurs implicitement la Cour d'Appel de Bruxelles en déclarant légale et légitime l'instruction DGTA n° 1-AAA-132 du 17 juillet 2013 qui déclare que les recommandations ICAO ne valent que pour les pistes 01, 07R, 07L ou 19 utilisées pour l'atténuation du bruit.

2.4 Dispersion oui ou non

Le principe de la dispersion des nuisances par une utilisation dispersée des pistes ou des corridors de survols a été jugé à 3 reprises comme fautif. Dans l'état actuel des choses, la dispersion SANS plan préalable d'accompagnement (isolation ou expropriation) est constitutive de fautes, et l'État belge ne peut pas maintenir un principe fautif en vigueur. De ce fait, la dispersion n'est pas légale et aucune réglementation n'impose d'ailleurs le principe de la dispersion, principe qui est et reste fautif et qui a bien été condamné à 3 reprises.

2.5 Respect strict de la législation relative aux zones totalement interdites de survol

L'arrêté royal du 11 juin 1954, portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume, doit être respecté et les parties du territoire du Royaume délimitées par une circonférence de 1.500 m de rayon centrée sur les Châteaux royaux de Laeken et Ciergnon ne peuvent jamais être survolées.

2.6 Contrôle strict de tous les processus

Il manque une vraie autorité de contrôle qui soit, comme le Médiateur Aérien, une personnalité forte qui résiste aux pressions et aux menaces : une institution neutre, autonome, impartiale et indépendante.

2.7 Transparence des processus décisionnels

Il est indispensable de publier les conditions météo en temps réel, le processus justifiant le choix des pistes, ainsi que les procédures aéronautiques utilisées.

2.8 Extension du réseau des sonomètres

Le réseau et la localisation des appareils de mesure n'ont plus été modifiés depuis 2004. Il est indispensable d'ajouter de nouveaux sonomètres permanents et de mieux localiser le placement de certains.

2.9 Réalisation d'une cartographie ou cadastre du bruit

Une cartographie claire et précise des zones survolées, et des quartiers impactés, n'existe toujours pas pour les survols autour de Bruxelles-National et n'a pas encore été réalisée depuis 2003.

Cette cartographie doit déterminer très précisément qui est survolé, à quelles périodes, dans quelles conditions, à quel moment, depuis quelle piste, en fonction de quelle procédure aéronautique, avec quel niveau de bruit, à quelle intensité de passage, avec quelles pointes de bruit et avec quelle fréquence sonore.

Tant que cette cartographie ne sera pas réalisée, chacun pourra prétendre tout et son contraire, sans preuve tangible, sans document scientifique reconnu et fiable, laissant une large porte ouverte à des suppositions et informations non-fondées et subjectives.

2.10 Prise en compte ou non du vent en altitude (wind aloft)

Une méthodologie claire et incontestable doit être définie si l'on souhaite prendre en compte le vent en altitude dans le calcul des valeurs de composantes de vent définies pour la sélection des pistes.

2.11 Procédures de vol et utilisations des pistes : surtout ne rien modifier

La situation préférentielle actuelle, avec un PRS (le système préférentiel d'utilisation des pistes) capacitaire des pistes 25R/L, offre une répartition correctement équilibrée de +/- 50 % des départs vers la droite et +/- 50 % vers la gauche. Dès lors il n'est PAS indiqué de revoir l'utilisation des pistes et de modifier le schéma du PRS, puisque la dispersion dans la situation actuelle est constitutive de fautes donc interdite. La seule modification qui pourrait être induite serait de supprimer l'utilisation croisée de la piste 19 de jour vu les conflits générés (voir étude A.A.C.).

De même, la description des procédures aéronautiques actuellement publiées ne nécessite ni modifications ni adaptations, même la procédure « Leuven Rechtdoor » sur les pistes 07R/L, utilisée depuis plus de 10 ans, n'est ni litigieuse ni condamnée par la justice. Une amélioration de l'utilisation de la procédure « Leuven Rechtdoor » se réalisera uniquement par une stabilisation des normes de vent et donc une forte diminution des schémas alternatifs (01/07 ou 07/07).



3. PROPOSITIONS STRUCTURELLES

3.1 *Achèvement complet du mur anti-bruit*

L'exploitant privé et commercial Brussels Airport Company doit construire à ses frais un mur anti-bruit complet autour de tout le périmètre du domaine aéroportuaire de Bruxelles-National. Cette décision prise à cet effet en 1989 n'ayant jamais été concrétisée.

3.2 *Construction d'un hall couvert d'essais pour les réacteurs*

Brussels Airport Company doit construire à ses frais un hall d'essais pour les réacteurs qui absorbe le bruit des moteurs et qui retraite les émissions de particules d'imbrûlés et les gaz toxiques. Cette décision prise à cet effet en 1988 n'ayant jamais été concrétisée.

3.3 *Zones de sécurité RESA et filets EMAS sur la piste 19*

Brussels Airport Company doit installer à ses frais des équipements RESA et EMAS en bout de piste 19. Cette décision figurant dans le rapport Kalitta de 2009 n'ayant jamais été concrétisée.

3.4 *Assainissement du bois « Canacseberg »*

Le bois sauvage, dit « Canacseberg », appartient toujours à l'État belge, par l'intermédiaire de son administration la DGTA. Sa croissance non contrôlée attire les oiseaux, les rapaces, les lapins et les renards ; soit un danger certain pour la bonne régulation du trafic aérien, puisque ces animaux peuvent être ingérés par le souffle des réacteurs et occasionner de gros dégâts aux moteurs. Il faut dégager les budgets et crédits nécessaires au sein de la DGTA pour l'assainir et nettoyer les abords de pistes.

3.5 *Compétence et contrôle de la gestion des niveaux de bruit et du tonnage individuels des avions*

La gestion des niveaux de bruit des avions et la tenue des tableaux actualisés reprenant tous les niveaux de bruit individuels de certains avions (QC = Quota Count) et leur poids maximal au décollage (MTOW) doit être gérée exclusivement par l'Administration du Transport Aérien (DGTA) de l'État Fédéral, soit l'Aéronautique, afin d'échapper à toutes manipulations et autres modifications illégales de son contenu. Brussels Airport Company ne peut être à la fois le contrôleur et le contrôlé, et n'a pas l'autorité requise pour gérer cette banque de données.

3.6 *Fonds de Financement FANVA*

Ce mécanisme financier d'aide à l'isolation ou l'expropriation des habitations trop exposées au bruit doit être alimenté par Brussels Airport Company depuis 2003 ; pourtant aucun centime d'euros n'a été versé depuis. Brussels Airport Company doit donc financer la politique d'isolation et/ou d'expropriation.

4. PROPOSITIONS LÉGISTIQUES

4.1 *Respect des normes de bruit de la Région de Bruxelles-Capitale*

Seule la Région de Bruxelles-Capitale dispose d'une législation relative aux niveaux de bruit admissibles à l'immission pour le survol de son territoire ; avec des niveaux de bruit émis par les avions à ne pas dépasser, de jour ou de nuit, selon un découpage de son territoire en 3 zones.

Régulièrement Brussels Airport Company s'associe à la Région flamande pour réclamer la fédéralisation des normes de bruit des avions (normes qui n'ont jamais existé du temps de cette compétence par l'Autorité Fédérale, donc on ne peut pas parler d'une re-fédéralisation mais seulement d'une fédéralisation) et appellent également les compagnies aériennes à boycotter ces normes et à refuser les amendes signifiées par la Région de Bruxelles-Capitale.

Ces normes de bruit ont été contestées à tous les niveaux de juridiction, mais tous ces recours ont toutefois été rejetés. Tous les Tribunaux et Cours, y compris au niveau européen ont validé la pertinence et la légalité de ces normes de bruit de la Région de Bruxelles-Capitale ; incontestables elles sont donc opposables et applicables.

Dès lors il convient d'assurer le respect strict sans exception des normes de bruit de la Région de Bruxelles-Capitale et le respect par Brussels Airport Company de l'article 34 de sa propre licence, qui l'oblige à les respecter et les faire respecter par toutes les compagnies aériennes qui desservent l'aérodrome de Bruxelles-National. Les Cessations Environnementales relatives aux infractions des normes de bruit lors des atterrissages de nuit sur la piste 01, sur le virage gauche depuis la piste 25R de jour ainsi que sur les procédures de décollages Route du Ring de nuit et Route du Canal de nuit doivent être strictement respectées dans un État de droit.

La Région flamande dispose des compétences nécessaires pour définir, à son tour, des normes de bruit liées aux survols d'avions au-dessus de son territoire ; tout comme elle l'a déjà fait pour les salles de cinéma, les cafés, les festivals en plein air et les lignes de chemins de fer.

4.2 *Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques, ou « Vliegwet »*

Après la décision de son plan de dispersion provisoire, en décembre 2003, le Ministre Anciaux souhaitait « bétonner » le principe de la dispersion dans une loi, dite « Vliegwet », afin de perdurer ce principe et d'empêcher tout recours devant le Conseil d'État ou les Tribunaux Civils, mais uniquement devant la Cour Constitutionnelle.

Une telle loi n'a pas réellement d'utilité. Si elle venait à se concrétiser, malgré tout, elle devrait concerner la méthodologie pour tous les aérodromes de Belgique. La législation démontre que les procédures aéronautiques ne sont ni un plan ni un programme, et les lois du 8 août 1980 consacrent l'exclusivité de la gestion – sans concertation – du pouvoir de l'État Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

Une telle loi existe déjà d'ailleurs au niveau européen, la réglementation européenne sur l'approche équilibrée définit déjà le mode d'élaboration des procédures :

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

Cette idée de loi est mal comprise depuis 2003 : une telle loi ne définit ni la manière du travail légistique, ni le processus d'élaboration des procédures de vol, ni les plans de vol en eux-mêmes, ni les utilisations de pistes.

5. PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES

5.1 Diminution des limites des QC

Les niveaux de bruit maximum de nuit, le matin, en journée et le soir n'ont plus été modifiés depuis 2009 alors que la flotte aéronautique a fortement évolué depuis avec l'arrivée de nouveaux avions gros-porteurs à deux réacteurs et moins bruyants comme le Boeing 787 ou l'Airbus A-350. Une révision des valeurs limites des QC s'impose. 63 % des avions cargo et de fret express qui sont utilisés à Bruxelles-National datent d'avant 2000 ; ces avions sont bien vieux et bruyants.

Attention de ne pas confondre les niveaux de bruit qui sont fédéraux (niveau de bruit individuel de chaque avion) avec les normes de bruit qui sont régionales (norme de bruit relevée au sol par des sonomètres).

5.2 Diminution de la limite de tonnage des avions (MTOW)

La seule limite reconnue par l'ICAO et la F.A.A. dans des certifications classe les « heavy » comme tous les avions dont la masse maximale au décollage dépasse 136 MTOW. La notion d'avion « gros-porteur » concerne donc bien tous les avions dont le poids au décollage dépasse la limite réelle et mesurée de 136 tonnes.

Il convient d'appliquer la norme internationale de définition des avions gros-porteurs à la limite réelle de maximum 136 tonnes et définir des restrictions opérationnelles pour ces avions la nuit, le matin et le soir ainsi qu'également au décollage de la piste 19 dans sa configuration actuelle sans équipements supplémentaires RESA/EMAS de sécurité. Cette définition des gros-porteurs n'a plus été modifiée depuis janvier 1974, alors que depuis les gros-porteurs sont des avions à deux réacteurs.

5.3 Définition de la notion d'avions « gros-porteurs » en fonction des procédures

Depuis 1974 la notion d'avions gros-porteurs est définie en fonction des procédures à suivre comme étant des avions à 4 moteurs ou réacteurs, lesquels utilisent des procédures spéciales en virage gauche sur la piste 25R avec un virage à partir de l'altitude de 4.000 pieds. Il faut donc appliquer la norme internationale de définition des avions gros-porteurs à la limite réelle de maximum 136 tonnes, de ce fait tous les avions de plus de 136 tonnes doivent suivre la procédure KILO (ex-DELTA) en virage gauche de la piste 25R.

5.4 Répartition équitable des destinations au décollage hors piste 25R

Actuellement un déséquilibre est constaté lors de l'utilisation des pistes 07R/L et 19 pour les décollages, puisque 70 % des décollages virent à droite depuis les pistes 07R/L et 70 % des décollages virent à gauche depuis la piste 19. Le problème provient chaque fois de la procédure suivie par les vols qui se dirigent vers la balise CIV de Chièvres qui ont été déplacés par le Ministre Bert Anciaux en 2003 pour des raisons inexplicables liées au survol de son quartier.

Seule une répartition correcte de 50/50 entre les virages vers la droite et vers la gauche permet d'atteindre un objectif équitable et non conflictuel sur les pistes alternatives 01, 07R/L et 19.

Les vols vers la balise CIV de Chièvres doivent être regroupés avec le bloc « Nord » des vols vers les balises NIK, HELEN et DENUT afin d'aboutir à une répartition équitable et équilibrée de 50 % de vols sur chaque altitude de virage depuis toutes les pistes utilisées à Bruxelles-National.

Ainsi on aurait pour toutes les pistes deux blocs de virage : le bloc Nord regroupant les vols vers les balises CIV, NIK, HELEN et DENUT et le bloc Sud-Est regroupant les vols vers les balises LNO, SPI, ROUSY, PITES et SOPOK. Le nombre total de vols pour chaque bloc étant plus ou moins identique, ce qui est une garantie d'éviter toute concentration des survols sur une zone.

5.5 Publication de toutes les procédures fondées sur les performances PBN/RNP/RNAV

Le Règlement d'exécution UE 2018/1048 de la Commission Européenne du 18 juillet 2018 fixe des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation aérienne fondée sur les performances, par le principe du guidage satellitaire des avions. L'Article 7 de ce règlement détermine les dates butoirs des 3 décembre 2020 et 25 janvier 2024 pour l'élaboration des dispositions décrites. À court terme certaines balises au sol devraient être désactivées et supprimées.

Des procédures de guidage satellitaires ont été publiées pour toutes les pistes de tous les aéroports civils et militaires de Belgique sans consultation du public ni étude d'incidence ; sauf les procédures d'atterrissage en mode RNP satellitaire pour les deux seules pistes 07R et 07L de Bruxelles-National.

Dans le respect strict sans discussion du règlement européen, il convient de publier rapidement des procédures d'atterrissages RNP en mode de guidage satellitaire pour les pistes 07R et 07L de Bruxelles-National et d'uniformiser toutes ces procédures avec un alignement final rectiligne à 3.000 pieds et une pente de 3,2° aussi pour les approches à l'atterrissage vers les pistes 01 et 19 de Bruxelles-National.

5.6 Interdiction des procédures non publiées d'atterrissage et de décollage

- Interdiction totale des procédures raccourcies (*shortcuts*) ou déviées à l'atterrissage et respect strict d'un alignement final permettant une descente sans remise des gaz ;
- Aucun écartement des procédures de décollages publiées sauf pour motifs météo impérieux ou autres autorisés par le contrôle aérien ;
- Le trafic militaire doit suivre et respecter les procédures civiles au moins jusqu'à l'altitude de 9.000 pieds.

Mémorandum 2024 — RÉF : 7400-P



6. RESPECT PAR BRUSSELS AIRLINES COMPANY DE SA PROPRE LICENCE AÉROPORTUAIRE

On remarque que le détenteur de la licence, la société privée Brussels Airport Company, n'informe pas bien la communauté, et ne respecte pas les articles 31, 34 et 36 de sa propre licence.

L'article 31 impose à B.A.C. de communiquer correctement et de façon objective à toute la communauté voisine, ce que B.A.C. ne fait pas.

L'article 34 impose à B.A.C. de respecter et de faire respecter les normes de bruit bruxelloises ce que B.A.C. ne fait absolument pas, en critiquant et remettant en question ces normes, alors que cette société n'est ni une émanation de l'État Fédéral ni un service de l'État, mais une simple société commerciale.

B.A.C. ne fournit pas toutes les informations dont elle dispose au Service Fédéral de Médiation et viole donc l'article 36 de sa licence.

B.A.C. ne finance toujours pas le fonds d'isolation et d'expropriation FANVA.

B.A.C. ne fournit toujours pas les tracés radar individuels jusqu'à 9.000 pieds, malgré les instructions ministérielles prises : il s'agit d'un grave manquement.

B.A.C. construit et loue des bâtiments qui n'ont pas une finalité aéronautique, ce qui est une infraction à sa licence et au contrat de vente des terrains par l'État belge.

Enfin, B.A.C. sème la confusion intentionnellement en tentant d'imposer son nom commercial aux terminaux aéroportuares, malgré le fait que le nom officiel du domaine aéroportuaire est et reste « Bruxelles-National ».



Mémorandum 2024— RÉF : 7400-P

7. LES OBLIGATIONS DE SKEYES

skeyes est soumis au pouvoir de contrôle du ministre dont il relève (article 23, § 1^{er} de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques). Ce contrôle porte sur le respect de la loi, du statut organique de l'entreprise et du contrat de gestion (article 23, § 2).

skeyes ne dispose d'aucun pouvoir dans la fixation des composantes de vent et est tenu de respecter les instructions de l'État belge, celles-ci ayant force obligatoire (Tribunal de première instance de Bruxelles, Jugement du 22 décembre 2023, point 111, page 135).

skeyes n'a donc rien à se reprocher dans la situation actuelle.

8. L'ÉTAT BELGE ET SON MINISTRE DE LA MOBILITÉ

L'État belge est tenu de veiller au bon respect des normes qu'il édicte par les établissements placés sous son contrôle (Tribunal de première instance de Bruxelles, Jugement du 22 décembre 2023, point 111, page 135).

9. CHOIX À FAIRE PAR LES AUTORITÉS POLITIQUES ET/OU LÉGISLATIVES

9.1 Fixation d'un nombre annuel maximal de vols (atterrissages et décollages)

- de jour
- de nuit
- aucune fixation d'un plafond

9.2 Fixation d'un nombre annuel maximal de vols de nuit

- nombre maximum de décollages de nuit autorisés
- nombre maximum d'atterrissages de nuit autorisés
- nombre maximum total de vols de nuit autorisés

9.3 Décollage depuis le seuil de chaque piste pour diminuer l'empreinte environnementale et sonore

- oui
- non

9.4 Définition de la durée de la plage de nuit

- 23h00 à 06h00 (situation actuelle)
- 23h00 à 07h00 (recommandation de l’OMS, nuit de 8 heures)
- 22h00 à 06h00
- 22h00 à 07h00

9.5 Schéma des utilisations de pistes la nuit

- mixte 19/25R en fonction des destinations (le schéma actuel depuis 1988)
- utilisation unique de la piste 25R

9.6 Publication de procédures RNP identiques à l’atterrissage pour toutes les pistes

- aussi pour les pistes 07R et 07L conformément au Règlement d’exécution UE 2018/1048 de la Commission Européenne du 18 juillet 2018

9.7 Suppression totale des vols de nuit

- oui
- non

9.8 Construction d’une nouvelle piste « 01 Right » et/ou « 25 Central »

- oui
- non

9.9 Prolongement de certaines pistes

- oui
- non

9.10 Meilleur équipement de la piste 25L pour permettre des décollages

- oui
- non

9.11 Régionalisation de toute la politique aéronautique et aéroportuaire

- oui (attention : une région sans aéroport pourrait très bien décréter l'interdiction totale de survol de son territoire sous 9.000 pieds)
- non

Afin de vous fournir une analyse complète et correcte du dossier des survols, le Service de Médiation a préparé des documents détaillés sur les différents thèmes qui composent ce dossier. Vous trouverez ci-dessous un résumé de ces documents, qui peuvent être consultés sous « Documentation » sur notre site web : <https://www.airportmediation.be/fr/>.

- Calcul des composantes de vent pour l'utilisation des pistes
- Utilisation potentielle de la piste 07L de Bruxelles-National en condition VOR de nuit – H24
- La petite rafale de vent et le vent en rafales, deux notions totalement différentes
- L'arrêté bruit et les normes de bruit de la Région de Bruxelles-Capitale
- Boeing 777, un avion qui reste interdit de nuit à Bruxelles-National
- Concentration, dispersion ou répartition équitable ?
- Une loi aéronautique, une fausse bonne idée ?
- L'absence de publication des procédures RNP pour les pistes 07L/07R
- La navigation basée sur la performance - le concept PBN
- Analyse de la situation historique, opérationnelle et juridique des procédures aériennes
- L'étude de sécurité (2022)
- La norme de vent est le nœud du problème
- Les procédures de navigation par satellite
- Problématique des décollages d'avions gros-porteurs
- Procédures NADP
- 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



Mémorandum 2024 — RÉF : 7400-P



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 1820 Steenokkerzeel

EDITEUR RESPONSABLE

Philippe TOUWAIDE

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



 airportmediation.be  +32 2 206 28 21

 info@airportmediation.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 - 1820 Steenokkerzeel