



# Rapport Annuel 2024



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

**Données et  
analyses**

**Législation et  
jurisprudence**

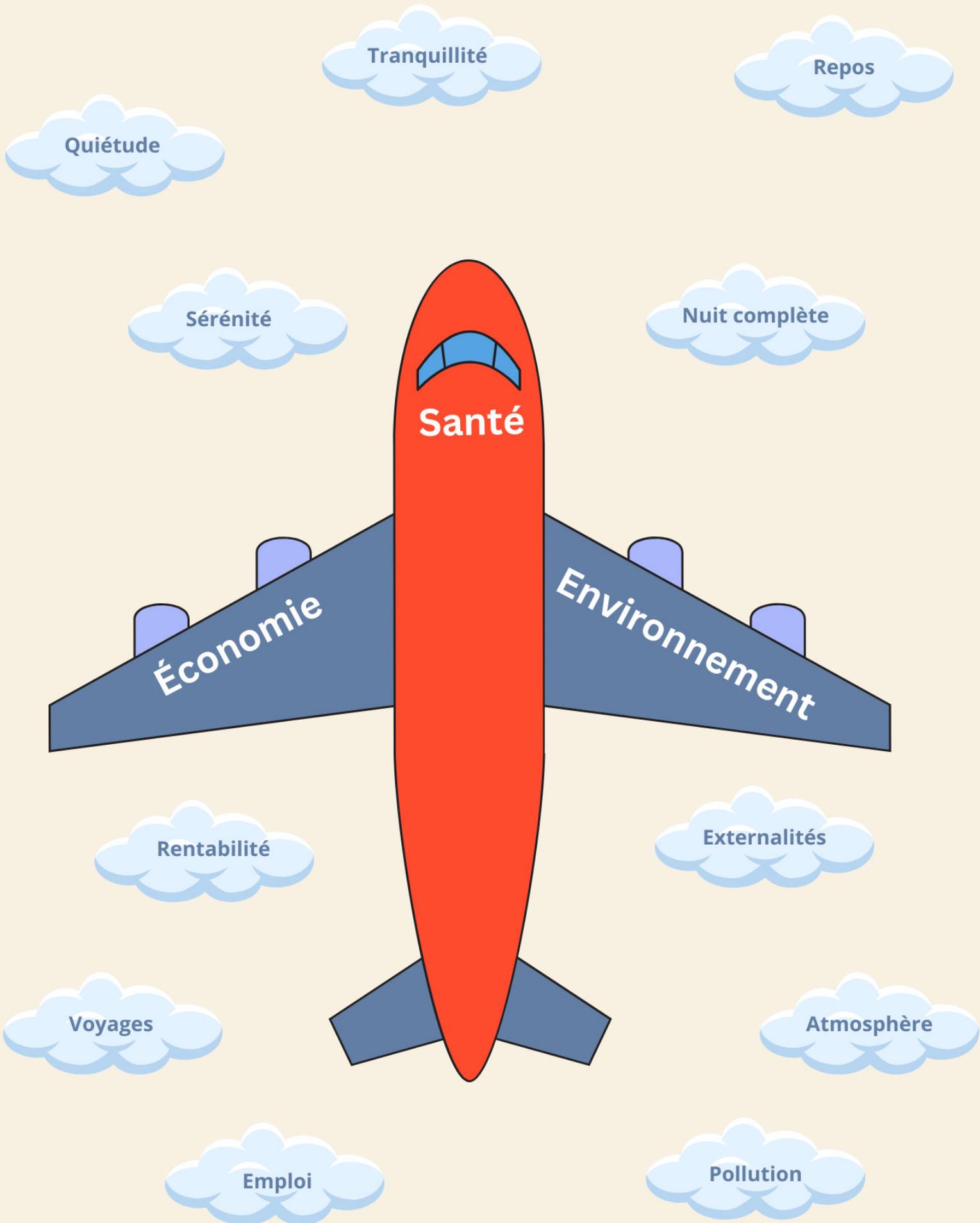
**Rédigé par  
Philippe Touwaide  
et son équipe**



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. BASE LÉGALE DU RAPPORT ANNUEL 2024</b>	<b>12</b>
<b>2. LE SERVICE DE MÉDIATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL POUR L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL</b>	<b>16</b>
2.1 Avertissement	16
2.2 Historique	18
2.3 Avenant à la convention de 2002, gratuité du personnel détaché	19
2.4 Forum de concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National	20
2.5 Structure du Service de Médiation en 2024	21
2.6 Composition du Service de Médiation en 2024	21
2.7 Agenda et réunions en 2024	23
2.8 Réunions d'évaluation du personnel	24
2.9 Améliorations obtenues par les Médiateurs	24
2.10 Relations avec les acteurs aéroportuaires	25
2.11 Sources d'information	29
2.12 Communication auprès du public	29
2.13 Information auprès du public	31
<b>3. LES PROCÉDURES À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL</b>	<b>33</b>
3.1 Survol de Bruxelles	33
3.2 Sites aéroportuaires de Bruxelles	33
3.3 Pistes de Bruxelles-National	34
<b>4. LES PROCÉDURES DE VOLS À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL</b>	<b>38</b>
4.1 Les procédures d'approche et d'atterrissage	42
4.2 Procédures de décollage	48
4.3 Valeur du contenu des informations reprises dans les AIP	52
4.4 Adaptations des procédures suite aux déclinaisons magnétiques	52
4.5 Dernières décisions prises par le gouvernement	52
4.6 Accord du Gouvernement de 2025	57
4.7 Les instructions ministérielles	58
4.8 Succession des ministres en charge du dossier aéroportuaire	59
4.9 Demande de renouvellement du permis environnemental pour l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National par Brussels Airport Company	59
4.10 Succession de décisions politiques	63
4.11 Principales modifications dans les procédures aériennes	64
4.12 Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques	68
4.13 Loi sur l'Autorité de Contrôle	69
4.14 Jurisprudence	69
4.15 Organisation des vols de nuit depuis 1988	71
4.16 Définition de l'ICAO des normes de vent	73
4.17 Normes de vent	75
4.18 Base juridique des dispositions en matière de normes de vent et de sélection des pistes en Belgique	82
4.19 Courrier du Service de Médiation suite au document « Windnormen in het preferentiële banenstelsel op de luchthaven Brussels-Nationaal » du bureau néerlandais « To70 »	85
4.20 Le système du « Quota Count » la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National	92

4.21 Les types d'avions	96
4.22 Cartographie ou cadastre du bruit	99
4.23 Études de sécurité	100
4.24 Traînée de condensation ou contrails	101
4.25 Fonds pour l'atténuation des nuisances dans le voisinage de l'Aéroport de Bruxelles-National – FANVA	102
4.26 Le principe de la dispersion sans mesure préalable d'accompagnement constitue une faute et donc est interdit par décision de justice	103
4.27 Capacité opérationnelle des pistes	104
4.28 Trafic aérien: nos principaux lieux d'observation	105
<b>5. CARTES ET SCHÉMAS DES COMMUNES SURVOLÉES</b>	<b>106</b>
5.1 Cartes des utilisations préférentielles	107
5.2 Cartes des utilisations alternatives non-préférentielles	109
5.3 Tableau actuel horaire du PRS – Preferential Runway System	112
5.4 Trafic aérien : statistiques	113
5.5 Répartition par procédure aéronautique SID des décollages depuis les pistes 25R/L	136
5.6 Répartition du trafic aérien zone par zone autour de Bruxelles-National en 2024	138
5.7 Répartition du trafic aérien par piste en 2024	139
<b>6. ANALYSE ET TRAITEMENT DES PLAINTES ET RÉCLAMATIONS</b>	<b>140</b>
6.1 37.188 réclamations reçues en 2024	140
6.2 Augmentation du nombre de plaintes en 2024	141
6.3 Analyse du contenu des plaintes	142
6.4 Les suspicions d'infractions aéronautiques, constatées principalement de nuit à Bruxelles-National	144
6.5 Avis motivés du Collège des Médiateurs	147
6.6 Assurer le suivi des plaintes qui ne nous concernent pas	148
6.7 Transparence de l'information	149
6.8 Principales zones d'origine des plaintes	149
6.9 Principales procédures aéronautiques contestées	150
6.10 Réflexions sur l'utilisation de l'aéroport telles que contenues dans les réclamations qui nous ont été adressées	151
6.11 Recherche de solutions durables, viables, équilibrées et acceptables	155
<b>7. CARTOGRAPHIE DES RÉCLAMATIONS EN 2024</b>	<b>158</b>
7.1 Nombre d'habitants et densité de population	158
7.2 Evolution du nombre de réclamations (2002-2024)	161
<b>8. CONCLUSIONS</b>	<b>162</b>





## Plus que jamais déterminé à agir et faire bouger le dossier

J'ai lu avec étonnement que certains députés que je n'ai jamais rencontré de ma vie, estimaient que j'étais essoufflé, que je n'avais plus aucune motivation, que j'étais vieux et sans dynamisme, et qu'après 23 ans de direction du Service Fédéral de Médiation, il était grand temps de me remplacer pour déclencher une nouvelle vague.

Tout d'abord ces remarques, en plus d'être inacceptables, révèlent un comportement peu acceptable qui est de la diffamation et de la calomnie voire du harcèlement basé sur l'âge d'une personne. Ensuite, ceux qui me connaissent savent très bien que je suis toujours autant dynamique si pas plus qu'au premier jour de février 2002 lorsque le Gouvernement Fédéral de Belgique m'a demandé de partir de rien pour constituer l'équipe d'AirportMediation.

Depuis 23 ans, je n'ai encore rencontré personne qui venait avec des arguments clairs pour s'opposer à mes analyses juridiques, aéronautiques et techniques du dossier. Je n'ai lu aucune critique de mes nombreuses études ni de remarques sur nos propositions et autres alternatives en vue d'aboutir à des solutions respectables et équitables dans le dossier des survols autour de Bruxelles.

### Beaucoup trop de mensonges ou d'approximations

Par contre, je reste toujours autant étonné de découvrir de tous côtés des propos trop souvent répétés sans cesse qui sont autant de violations du droit et des lois. Un Médiateur étant un garant de ces principes élémentaires dans un État de droit, c'est toujours avec autant de force et de conviction que je continuerai inlassablement à démonter tous les mensonges, les approximations, les fausses vérités ou les argumentations partiales et partielles qui sont le quotidien de certains mandataires ou d'associations peu scrupuleuses dans le respect des jugements et de la jurisprudence.

Ce dossier du survol est de ce fait partiellement pollué par trop de mensonges d'influenceurs qui soutiennent des principes totalement fautifs voire illicites pour ne pas dire illégaux.

Une dépêche Belga du 26 mai 2023 reprend la déclaration de la compagnie commerciale privée Brussels Airport Company qui déclare « qu'il ne revient pas au Médiateur de constater les infractions ». La Brussels Airport Company a réagi, vendredi, aux « informations incorrectes » communiquées par le Médiateur fédéral jeudi pour l'Aéroport de Bruxelles-National au sujet des créneaux de nuit. L'entreprise assure que l'autorité compétente en matière de respect des normes de bruit est la Direction générale du Transport Aérien (DGTA) qui seule peut constater une infraction commise par une compagnie aérienne.

Sauf que cette société Brussels Airport Company, sans doute dans le but de discréditer le Médiateur qui n'a dit aucune information incorrecte, a confondu la norme régionale de bruit avec le niveau fédéral de bruit individuel des avions, ce qui est assez interpellant pour une société chargée de gérer un aéroport. La DGTA qui est fédérale n'a jamais été l'autorité compétente en matière de respect des normes de bruit, une telle erreur est tout simplement choquante mais interpellante quant à la réelle maîtrise du dossier par les représentants de Brussels Airport Company qui visiblement auraient des lacunes en matière d'aéronautique. Cette méconnaissance de l'aéronautique était déjà relatée dans un article de l'Echo du 17 septembre 2022 : « Brussels Airport est juste un aéroport très mal géré, et Feist ne comprend rien du tout à l'aviation, Michael O'Leary, CEO de Ryanair ». Ces mêmes propos sont repris par le journal « 7 Dimanche » du 18 septembre 2022 : « Brussels Airport est juste un aéroport très mal géré, et son directeur Arnaud Feist ne comprend rien du tout à l'aviation ».

Je signalerai aussi qu'au cours de l'année 2024, le titulaire de la licence aéroportuaire Brussels Airport Company a encore déneigé les mauvaises pistes, a prétendu que les pistes étaient en béton alors qu'elles sont en asphalte, a confondu les jours et les heures lors de travaux, a inventé la notion de « travaux finis mais en cours », a prétendu que l'on utilisait la piste 01 avec du vent de Nord-Ouest et la 25 avec du vent de Sud ou osait affirmer que l'aéroport serait neutre en CO<sup>2</sup> en 2030 ce qui est totalement mensonger, car l'activité des avions ne sera jamais neutre tant que l'avion électrique n'existera pas à grande échelle ; Brussels Airport Company a donc manqué à de trop nombreuses reprises à ses obligations légales de me fournir toutes les bonnes informations correctes à heure et à temps.

Brussels Airport Company doit apprendre à gérer les externalités de son activité de création de trafic aérien en acceptant des mesures strictes visant à éliminer définitivement tous les avions cargos anciens, polluants et beaucoup trop bruyants.

Cette même société privée, trop préoccupée par le retour sur investissement, n'a toujours pas construit un mur complet d'isolation autour de tout le domaine aéroportuaire pas plus qu'un hall couvert pour les essais de réacteurs ; alors que c'étaient des obligations depuis plus de 35 ans.

### **Oser s'attaquer à la sources des nuisances : les vieux avions cargos polluants et trop bruyants**

La plus grande contre-vérité a été prononcée le 13 janvier 2024 dans les colonnes de l'Echo encore et toujours par Arnaud Feist (Brussels Airport Company) : « Les gens oublient que les avions sont beaucoup moins bruyants qu'en 2000 ».

Les « gens » ne se plaignent pas des avions passagers et civils, mais réclament à raison contre les vieux et bruyants avions cargos. Ces gens sont avant tout des citoyens, des riverains qui ont droit à une protection de leur santé et à un meilleur environnement.

Une analyse détaillée de l'âge des avions cargos est reprise par ailleurs dans ce Rapport Annuel 2024, et on découvre avec consternation que l'avion cargo le plus vieux venu à Bruxelles-National a été construit il y a 42 ans. La flotte de DHL comprend des Airbus A.300 vieux de 34 ans, des Boeing 757 âgés de 30 ans, Swift utilise des Boeing 737-400 qui ont 34 ans alors qu'Amerijet utilise des avions cargos qui ont 37 ans.

Donc les « gens » n'oublient rien du tout, les avions cargos ne sont pas du tout « beaucoup moins bruyants qu'en 2000 » ; l'effort est à faire sur cette flotte cargo pour aboutir à une équation correcte entre intérêts économiques d'une activité aéroportuaire, préservation du sommeil et de la santé, et protection de l'environnement contre les rejets d'imbrûlés par les réacteurs d'avions.

Les niveaux individuels de bruit de chaque avion (et pas les normes comme le prétendait faussement l'aéroport) n'ont plus été adaptées depuis 2009. Soit 16 ans sans prendre aucune mesure pour limiter la pollution et le bruit des vieux avions cargos, 16 ans sans décision, 16 ans sans réfléchir à une « LEZ » (*Low Emission Zone*) comme « Low Emission at Zaventem » !

Plus que jamais il est urgent de renouveler correctement toute la flotte des avions cargos, et surtout des avions qui opèrent de nuit.

**Philippe TOUWAIDE**

## Un dossier insolvable ? Non ! Pas du tout !

On entend trop souvent dire « Il n'existe aucune solution, c'est un dossier compliqué, l'aéroport peut tout se permettre en toute impunité, l'emploi est en jeu et prime, c'est la faute à Anciaux, c'est une question communautaire, il faut respecter les normes internationales de vent, c'est la faute de la météo, les bruxellois refusent d'être survolés ».

Certains acteurs tentent depuis 2004 d'imposer une loi pour assurer la sécurité de l'aéroport et de son activité ; pourtant ils devraient savoir que cette pérennité ne sera atteinte que par une stabilisation de l'utilisation maximale des pistes les plus adéquates, les plus longues, les mieux équipées, qui disposent de zones de protection et qui sont parallèles et indépendantes : les pistes 25 Right et Left.

Ceux qui veulent vraiment défendre l'existence de l'Aéroport de Bruxelles-National doivent cesser de prendre des décisions contradictoires sur les normes de vent et sur les utilisations de pistes qui diminuent la ponctualité et la régularité du trafic aérien.

La sécurité importe avant toute autre considération : les pistes 25R/L sont indiscutablement les meilleures et sont les seules à permettre d'atteindre à toute heure la capacité opérationnelle établie par arrêtés royaux de minimum 74 mouvements d'avions coordonnés par heure.

## Le Médiateur avance des solutions concrètes !

DES SOLUTIONS DURABLES ET RÉALISTES EXISTENT VRAIMENT !

### **1. La norme de vent est bien le nœud de tout le problème**

En apportant une solution incontestable dans la fixation et la définition de la norme de vent applicable pour l'utilisation des 3 pistes de Bruxelles-National, on résoudra tout le dossier du survol et le reste suivra logiquement en vue d'aboutir à une solution incontestable.

La seule norme non contestée est la norme « historique » de 8 nœuds sans rafales, appliquée sans aucun recours pendant 30 ans à Bruxelles-National.

La prise en compte de la notion de rafales n'est imposée par aucune législation, pour preuve cette norme de 8 nœuds sans rafales est toujours en vigueur à l'aéroport de Bruxelles-Sud Charleroi sans aucun incident.

Donc un retour à une norme de 8 nœuds sans rafales s'impose pour les pistes 25R/25L ; et de maximum 3 nœuds de vent arrière pour les pistes accessoires 01, 07L, 07R et 19 qui ne sont pas préférentielles.

## 2. Les procédures de vol

- Des publications de procédures d'atterrissages RNP identiques sont publiées pour toutes les pistes de Bruxelles-National, sans exceptions, avec interception finale à 3.000 pieds ;
- Aucune procédure de décollage n'est modifiée ;
- Les *waypoints* du virage gauche 25R sont supprimés car induisant une concentration excessive des tracés réels de survols (BR101, 102, 103 et 105) ;
- Tous les décollages s'effectuent depuis le seuil de piste ;
- Les utilisations de pistes en schéma indépendant et parallèle, sans croisements du trafic sont privilégiées, poussée maximale des réacteurs au décollage sur le domaine aéroportuaire ;
- Pistes 25R/L sont préférentielles, les autres pistes sont l'exception ;
- Abandon de tout schéma d'utilisations croisées de pistes en journée ;
- Vent de Nord provoquant un *tailwind* supérieur à 8 nœuds ou un dépassement de *crosswind* sur les pistes 25R/L et compris entre 361° et 040° : schéma 01/01 utilisé ;
- Vent d'Est provoquant un *tailwind* supérieur à 8 nœuds ou un dépassement de *crosswind* sur les pistes 25R/L et compris entre 041° et 130° : schéma 07/07 utilisé ;
- Vent de Sud provoquant un *tailwind* supérieur à 8 nœuds ou un dépassement de *crosswind* sur les pistes 25R/L et compris entre 131° et 220° : schéma 19/19 utilisé.

## 3. Les améliorations « quick win »

- Respect strict et sans exception de toute la réglementation aéronautique et des QC ;
- Toutes les infractions sont reportées et examinées ;
- La définition des gros-porteurs est mise en conformité avec la définition ICAO (DOC ICAO 4444, Chapitre 4, Point 4.9.1.1 a°) ;
- Les niveaux de bruit (QC) des avions sont diminués de nuit, le matin et le soir ;
- Tous les décollages s'effectuent depuis le seuil de piste ;
- Aucune déviation ni raccourcis par rapport aux publications aéronautiques ;
- Les vols militaires suivent strictement les procédures civiles sous 5.000 pieds ;
- Les hélicoptères n'effectuent aucun raccourci et suivent les couloirs de vol ;
- Élimination progressive de tous les avions anciens, bruyants et polluants.

## 4. Les engagements de Brussels Airport Company

- Respect strict de tous les articles de sa propre licence (n° 31, 34, 36 et 37) ;
- Respecte et fait respecter les normes de bruit bruxelloises ;
- Transmet loyalement toutes les informations sans erreurs ;
- Construit à ses frais un mur complet d'isolation anti-bruit ;
- Construit à ses frais un hall couvert pour les essais de réacteurs ;
- Alimente le fonds d'isolation et d'expropriation (FANVA) ;
- Ne conteste pas son permis d'environnement (dont la redevance annuelle DIABOLO et les niveaux de bruit des avions diminués le week-end).

## 5. Les engagements de l'État Fédéral

- Les niveaux individuels de bruit sont réduits la nuit, le matin et le soir ;
- Le talus « Canacseberg » le long de la piste 01/19 est rasé et mis à niveau ;
- Du personnel renforce la cellule « Environnement et Inspection » de la DGTA.

## 6. Les engagements de la Région flamande

- Le réseau indicatif de sonomètres est étendu et complété ;
- Le respect strict de l'application du permis d'environnement accordé à Brussels Airport Company est suivi et sanctionné si nécessaire.

## 7. Les engagements du Médiateur Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

- Le Médiateur quitte sa fonction, avec la satisfaction du devoir accompli de par la résolution définitive du dossier des survols autour de Bruxelles-National et part s'occuper des plaques de voitures, des jouets et des trains miniatures ;
- Certains aimeraient toutefois mettre le point 7 en premier lieu puis n'appliquer aucun des points suivants, mais cela c'est non discutable !



## Les faits marquants de 2020 - 2023

- » Publication de fiches d'informations par thèmes et sujets
  - » Publication d'études techniques et juridiques
- » Analyses juridiques et historiques des procédures aéronautiques
  - » Publication d'avis collégiaux motivés
- » Renforcement de l'équipe du Service de Médiation
- » Diffusion de courriers hebdomadaires avec les déviations du PRS
  - » Publication journalière des tracés radars par jour/nuit
  - » Intensification de la politique de communication
  - » Communication en dehors des heures de bureau
- » Présence accrue sur le terrain en soirée, de nuit et le week-end
- » Présentations publiques ciblées dans les communes et auprès des associations

## Les faits marquants de 2024

- » Fin de l'enquête publique sur le renouvellement du permis d'environnement de Brussels Airport Company
  - » Elections fédérales, régionales, européennes et communales
    - » Travaux imprévus de rénovation de la piste 01/19
    - » Travaux imprévus d'asphaltage de divers bouts de pistes
    - » Nombreuses études et analyses du Service de Médiation
- » Poursuite d'une communication intensive et transparente du Service de Médiation

# 1. BASE LÉGALE DU RAPPORT ANNUEL 2024

Ce Rapport Annuel 2024 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 1<sup>er</sup>** : 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.

Toutefois la loi du **28 avril 2010**, publiée au Moniteur belge du 10 mai 2010, pages 25.776 à 25.780 devait partiellement modifier le fonctionnement du Service de Médiation.

Cette loi définit de nouvelles attributions pour le Service de Médiation, mais les arrêtés d'exécution sur la composition de son personnel n'ont jamais été pris. De plus, elle confie à un Service de Médiation Fédéral des attributions en matière de litiges concernant les passagers même dans les aéroports régionaux.

**Section 1<sup>er</sup>** - *Service de Médiation pour les passagers de transports aériens et les riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National*

**Sous-section 1<sup>er</sup>** – *Définitions*

**Art. 2.** *Aux fins de la présente section, la dénomination «Service de Médiation pour les passagers de transports aériens et riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National» est abrégée en «Service de Médiation». Aux fins de la présente section, on entend en outre par :*

- *«passager» : la personne qui embarque ou a l'intention d'embarquer dans un vol d'un transporteur aérien ou qui débarque ou est en transit d'un vol d'un transporteur aérien;*
- *«transporteur aérien» : une entreprise possédant une licence d'exploitation ou équivalent en cours de validité conformément aux dispositions du Règlement (CEE) n° 1008/2008 et qui réalise ou à l'intention de réaliser un vol au départ ou à destination d'un aéroport ou aérodrome public situé en Belgique, dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager;*

- «usager» : un passager qui utilise les installations de l'Aéroport de Bruxelles-National;
- «exploitant» : exploitant de l'infrastructure aéroportuaire de Bruxelles-National.

## **Sous-section 2.** – Compétences

**Art. 3. § 1.** . Il est créé un Service de Médiation, compétent pour les matières concernant :

- les services prestés par les transporteurs aériens;
- les services prestés par l'exploitant;
- la collecte et la diffusion d'informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances provoquées par les aéronefs décollant de et atterrissant à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Les plaintes relatives à la sécurité aérienne, à la sûreté aérienne et/ou à la sécurité publique sont exclues des compétences du Service de Médiation.

**§ 2.** Le Service de Médiation n'a pas pour mission de contrôler l'activité de l'exploitant et des transporteurs aériens ni de se prononcer par voie d'autorité sur l'adéquation de leurs comportements avec les normes de droit. Il n'intervient pas en qualité d'autorité chargée de l'application du Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le Règlement (CEE) n° 295/91.

Le Service de Médiation a pour missions :

1° d'examiner toutes les plaintes de particuliers en leur qualité de passager, de riverain ou d'usager, à l'exception de celles qui relèvent de la compétence d'un autre médiateur établi par ou en vertu de la loi; 2° d'intervenir en vue de promouvoir un compromis satisfaisant dans des litiges entre, d'une part, les transporteurs aériens et leurs passagers et, d'autre part, les passagers et usagers concernés et l'exploitant; 3° d'adresser une recommandation, aux transporteurs aériens ou à l'exploitant, au cas où un compromis satisfaisant ne pourrait pas être trouvé;

4° d'informer de leurs droits et intérêts les passagers, riverains et autres usagers concernés qui s'adressent à lui par écrit ou oralement;

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.

Une copie de la recommandation visée à l'alinéa 2, 3°, est adressée au plaignant et au directeur général du Transport aérien du SPF Mobilité et Transports ou à son délégué.

**Art. 4.** *L'introduction par le passager ou l'utilisateur d'un recours ayant le même objet auprès d'une autorité administrative ou judiciaire est incompatible avec la poursuite de la médiation, qui en ce cas prend fin. Le Roi détermine les modalités procédurales du traitement des plaintes.*

*Le Service de Médiation doit refuser de traiter une plainte lorsque :*

*1° celle-ci est manifestement non fondée, soit qu'elle est fantaisiste soit qu'elle est exclusivement vexatoire ou diffamatoire;*

*2° celle-ci est essentiellement la même qu'une précédente plainte écartée par le Service de Médiation et ne contient aucun élément nouveau par rapport à cette dernière.*

*3° le plaignant n'a manifestement accompli aucune démarche auprès du transporteur aérien ou de l'exploitant pour tenter d'obtenir d'abord satisfaction par lui-même sauf s'il s'agit de demandes portant sur les missions dévolues au Service de Médiation en vertu de l'article 3, § 2, 5° et 7°.*

*Le Service de Médiation peut refuser de traiter une plainte :*

*1° lorsque l'identité du plaignant est inconnue;*

*2° lorsque la plainte se rapporte à des faits qui se sont produits plus d'un an avant son introduction.*

**Art. 5.** *Le Service de Médiation peut, dans le cadre d'une plainte introduite auprès de lui, prendre connaissance sur place, ou se faire produire une copie des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et, généralement, de tous les documents et de toutes les écritures du transporteur aérien ou exploitant concerné ayant trait directement à l'objet de la plainte à l'exception des pièces relevant du secret des lettres. Il peut requérir des organes d'administration et du personnel des transporteurs aériens ou de l'exploitant concernés toutes les explications ou informations et procéder à toutes les vérifications qui sont nécessaires pour son examen.*

*L'information ainsi obtenue est traitée confidentiellement lorsque sa divulgation peut nuire au transporteur aérien ou à l'exploitant sur un plan général.*

**Art. 6.** *Dans les limites de leurs attributions, les Médiateurs ne reçoivent d'instruction d'aucune autorité. Ils accomplissent leurs missions en toute indépendance.*

**Art. 7.** *Si la demande de médiation du passager ou de l'utilisateur est déclarée recevable, toute procédure engagée à l'encontre de ce dernier et ayant le même objet est suspendue par le transporteur aérien ou l'exploitant qui l'a initiée. La suspension court dès la saisine du Médiateur jusqu'à l'achèvement de sa mission, sans que ce délai dépasse quatre mois.*

*La médiation ne suspend pas les procédures engagées à l'encontre de l'exploitant et du transporteur aérien par l'autorité publique ou d'autres tiers.*

**Art. 8. § 1<sup>er</sup>.** *Chaque année, le Service de Médiation établit un rapport de ses activités. Le rapport traite notamment les différentes plaintes ou sortes de plaintes et la suite qui y a été donnée, sans toutefois communiquer directement ou indirectement l'identité du plaignant.*

**§ 2.** *Le rapport du Service de Médiation est communiqué au Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, ainsi qu'au ministre ayant les transports dans ses attributions.*

**§ 3.** *Le Service de Médiation communique le rapport aux Chambres législatives et le met+ à la disposition du public.*



# 2. LE SERVICE DE MÉDIATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL POUR L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

## 2.1 Avertissement

Les objectifs du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National sont très spécifiquement précisés dans l'arrêté royal du 15 mars 2002. Cet arrêté royal qui n'a pas fait l'objet de modification, est en quelque sorte la charte de fonctionnement du Service de Médiation.

La mission confiée par l'État Fédéral en toute autonomie au Service de Médiation est bien de recueillir et diffuser de l'information sur les trajectoires suivies par les avions, ainsi que de recueillir et traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Notre Service de Médiation n'est pas compétent pour traiter des questions de retards des vols, de pertes de bagages, d'accessibilité aux infrastructures aéroportuaires ou autres questions internes relatives au fonctionnement commercial de l'aéroport ; de même il n'est pas un organisme de règlement des litiges entre les voyageurs et les compagnies aériennes ou agences de voyages. Il convient toutefois de ne pas négliger la loi du 28 avril 2010 qui nous confère pourtant certaines attributions complémentaires.

Notre Service de Médiation n'est pas compétent pour traiter des plaintes relatives aux survols de Bruxelles et de sa Région par des avions qui n'ont ni comme origine ni comme destination le site aéroportuaire de Bruxelles-National ; des vols à haute altitude qui traversent l'espace aérien de la Belgique ou des vols à destination des autres aéroports de Belgique.

Si 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 directe du Médiateur Aérien.

En effet, alors que les **autres Médiateurs fédéraux** (pensions, finances, télécommunications) **gèrent des questions administratives et peuvent apporter une solution administrative immédiate** dans la gestion du conflit administratif, la problématique des nuisances sonores générées par le trafic aérien autour de l'Aéroport de Bruxelles-National n'est pas une question administrative mais **bien une question de sécurité aérienne étroitement dépendante de décisions de gestion politique**.

Nous sommes de ce fait le **SEUL** Service Fédéral de Médiation qui **doit gérer des décisions politiques**, résultant de compromis ou d'accords, et nos suggestions d'améliorations telles que proposées annuellement au ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions ne lui sont pas du tout opposables, que du contraire.

**Notre rôle de médiation est donc prioritairement un rôle d'information et d'analyse des plaintes**, et de réponse. Néanmoins, de par sa position en première ligne depuis plus de 23 années dans la gestion de cette problématique,

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

Le Service de Médiation plus que tout autre acteur, est parfaitement conscient de la situation et a pu définir des propositions d'amélioration qui ont été suivies par des adaptations des procédures aériennes.

Ceci n'atténue en rien le dynamisme du Service de Médiation ni sa volonté intrinsèque d'améliorer l'environnement durable pour tous les riverains de l'aéroport, au milieu du difficile équilibre « économie versus environnement » à respecter.

En toute objectivité, il nous faut toutefois admettre que l'autonomie et l'indépendance fonctionnelle du Service de Médiation pour l'Aéroport ont – souvent – été mises à mal et que de nombreuses tentatives d'entrave au bon fonctionnement de notre Service ont été réalisées depuis 2016 par un Directeur d'aéroport qui refuse toute collaboration (retrait unilatéral des badges par Brussels Airport Company, refus de coopérer, absence de réponse à nos questions, aucun dialogue envisageable).

Notre Service de Médiation pour l'Aéroport n'est pas un organisme de statistiques ni un service de documentation sur les trajectoires pour des acteurs décisionnels. Si nous avons accepté, dernièrement, de fournir toutes les données statistiques et bon nombre d'autres informations, il est indéniable que ce travail considérable ne peut nous permettre de nous détourner de notre objectif prioritaire : répondre et analyser les plaintes reçues sur base de toute notre importante documentation historique et technique du dossier.

Cette indépendance est primordiale, et implique l'interdiction de gestion ou d'intervention directe dans la gestion de nos services par les Gouvernements, le Ministre de la Mobilité, le Comité de Direction du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, le personnel du SPF Mobilité et Transports et le personnel de la Direction Générale du Transport Aérien.

Dans le respect de l'arrêté royal du 15 mars 2002 et de la loi du 28 avril 2010, nous devons donc déplorer diverses tentatives d'interventions qui ont été des entraves maladroites à notre autonomie et à notre indépendance fonctionnelle, comme dans la gestion de notre Service et qui ont eu pour effet de tenter de mettre à mal son indépendance et son autonomie fonctionnelle, par la société privée Brussels Airport Company. Cette société nous refuse des badges aéroportuaires, ne fournit pas toutes les informations nécessaires à nos missions, ne nous permet pas de travailler en toute sérénité, ne répond à aucune de nos questions, ne nous permet pas d'accéder à son domaine aéroportuaire et refuse les accès à la base de données des QC.

Les propos calomnieux et diffamatoires, les menaces de mort, et les atteintes à la vie privée, prononcés à l'encontre du Directeur du Service de Médiation depuis 2014 sont inacceptables ; nous n'avons aucun conflit d'intérêts ni n'avons d'intérêts dans la question du survol et des nuisances aériennes générées par le trafic aérien depuis l'Aéroport de Bruxelles-National.

Nous habitons tous loin du site aéroportuaire de Bruxelles-National et sommes animés d'une seule volonté : garantir prioritairement la sécurité du trafic aérien dans le respect des normes internationales.

Tout courrier ne respectant pas les règles élémentaires de politesse n'est pas traité, toute diffamation fait l'objet de poursuites judiciaires.

Par son Arrêt n° 238.284 du 22 mai 2017, le Conseil d'État a confirmé que le Directeur du Service de Médiation était compétent en matière de trafic aérien, n'avait aucun conflit d'intérêts et était totalement impartial d'autant qu'il habitait très loin de l'Aéroport de Bruxelles-National.

De même, l'Arrêt interlocutoire de la Cour d'Appel (n° 2011/AR/1971 du 22 octobre 2020) juge que l'instruction du 17 juillet 2013 est la seule qui est motivée, correcte, qui ne viole aucune disposition légale et qui peut produire ses effets. Cette instruction a été rédigée entièrement par le Directeur du Service de Médiation. Le récent Jugement du Tribunal de première instance (n° 2021/7094/A du 22 décembre 2023) confirme le légalité des instructions prises sous le Ministre Wathelet de 2012 et 2013, dont celle du 17 juillet 2013.

## 2.2 Historique

La création d'une banque de réclamations est citée pour la première fois en page 9 du premier accord sur la problématique de l'Aéroport de Zaventem du 11 février 2000 : « En outre, un bureau des réclamations sur le modèle néerlandais sera ouvert. Les citoyens pourront y adresser leurs réclamations. Quelques membres du personnel du bureau des réclamations pourront alors effectuer un premier screening sur la base du nombre de réclamations similaires et simultanées, les données relatives aux heures de départ et d'arrivée, la piste, l'altitude et les nuisances sonores. En cas de motif fondé permettant d'admettre qu'un avion n'a pas respecté les règles, la réclamation est transmise à un organe de contrôle indépendant qui entame une instruction approfondie. Les citoyens sont toujours informés des suites données à leur réclamation ».

La note au Conseil des Ministres du 9 février 2001 cite au point 9 de la page 3 la Constitution du Service d'Information et de Médiation et du Forum de Concertation : « Le Conseil des Ministres a approuvé la création, au sein de l'Administration de l'Aéronautique, d'une cellule baptisée Service d'Information et de Médiation, qui sera chargée de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions du public sur l'utilisation de l'Aéroport de Bruxelles-National concernant le bruit et de recueillir et de diffuser les informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances occasionnées par les avions utilisant l'Aéroport de Bruxelles-National ».

La création du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National a été décidée en Conseil des Ministres du 1<sup>er</sup> juin 2001 sur base de l'engagement d'un expert indépendant qui assurerait la Direction de cette équipe et complétée par un contrat de service avec Belgocontrol pour la mise à disposition de membres du personnel. Le Conseil des Ministres a supprimé le mot « d'information » du nom du service; le projet d'arrêté royal portant création du service a pu être envoyé pour avis au Conseil d'État.

Un accord pour engager un expert indépendant à la Direction de ce nouveau Service de Médiation et mettre à disposition quatre membres du personnel détachés de Belgocontrol a été confirmé par le Conseil des Ministres du 19 juillet 2001.

Le Conseil d'État a rendu son avis, le 31 août 2001, sur le projet d'arrêté royal portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National. Le Ministre du Budget a donné son accord sur l'engagement du Directeur du Service en date du 17 janvier 2002.

Le Directeur du Service a été engagé le 1<sup>er</sup> février 2002 en vue de préparer la mise en route officielle de ce nouveau service autonome créé au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure (devenu Service Public

Fédéral Mobilité et Transports). L'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National a paru au Moniteur Belge du 30 mars 2002.

Le 14 mai 2002, une convention de service a été conclue à partir du 1<sup>er</sup> mai 2002 entre le Ministère des Communications et de l'Infrastructure et Belgocontrol pour la mise à disposition du personnel détaché de Belgocontrol au sein du Service de Médiation.

Le 22 mai 2002, la Ministre de la Mobilité et des Transports a inauguré officiellement le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, dans les locaux de l'Administration de l'Aéronautique au Centre de Communications Nord, rue du Progrès à Bruxelles.

En date du 21 octobre 2002, une Convention de Confidentialité sur le contenu des informations transmises par le Service de Médiation, a été signée entre l'Administrateur délégué de B.I.A.C. et le Directeur du Service de Médiation ; par cette convention le Service de Médiation s'est engagé à ne jamais communiquer le nom des compagnies aériennes, l'immatriculation des aéronefs, l'aéroport de destination ainsi que le numéro de vol. La même convention a été signée avec l'Administrateur délégué de Belgocontrol en date du 19 janvier 2004.

Le Comité de Concertation du 29 novembre 2002 a précisé au point 8 que « en outre un médiateur néerlandophone sera désigné à côté du médiateur actuel ». Ce que le Comité de Concertation du 24 janvier 2003 a confirmé en son point 3.1 : « *En exécution du point 8 de la notification du Comité de Concertation organisé le 29 novembre 2002, la Ministre de la Mobilité soumettra au Conseil des Ministres fédéral la nomination d'un médiateur néerlandophone pour le 14 février 2003 au plus tard* ».

Le Médiateur d'expression néerlandophone a été engagé en date du 16 février 2004 et remercié pour faute grave en date du 14 juillet 2008. Malgré nos demandes successives et répétées il n'a jamais été remplacé. C'est le Médiateur le plus ancien en terme d'activité de service qui dirige le Service de Médiation et en assume la Direction Générale, portant le titre de Directeur.

### **2.3 Avenant à la convention de 2002, gratuité du personnel détaché**

Le 19 février 2004 le conseil d'administration de Belgocontrol a décidé d'augmenter les taxes de décollage pour les avions bruyants, ayant un quota individuel de bruit (QC) supérieur ou égal à 12,0 et décollant entre 21h00 et 23h00 et entre 06h00 et 08h00 de l'Aéroport de Bruxelles-National, modification du système tarifaire de Belgocontrol entrée en vigueur en avril 2004.

L'Inspection des Finances dans son avis sur le projet d'arrêté royal portant approbation du deuxième avenant du contrat de gestion de 1998 a conditionné cette approbation à une révision du contrat de service liant Belgocontrol au service autonome de Médiation : Belgocontrol prend désormais en charge le coût du personnel détaché et en contrepartie percevra intégralement les redevances augmentées pour les avions bruyants ayant un QC supérieur ou égal à 12,0 et décollant entre 21h00 et 23h00 et entre 06h00 et 08h00 à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2004, Belgocontrol prend effectivement en charge le coût de son personnel détaché auprès du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, et prévoit un cadre permanent de minimum 6 personnes mises à disposition du Médiateur Aérien.

## 2.4 Forum de concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Le Forum de Concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National s'est réuni les 18 juin 2002, 19 septembre 2002, 18 décembre 2002, 21 janvier 2003, 11 mars 2003.

En date du 12 juin 2003, Madame Laurette Onkelinx, Vice-Première Ministre et Ministre chargée de la Mobilité et des Transports a informé le Directeur du Service de Médiation par courrier (LO/JCM/JD/aw/2003-071) « *qu'il est pertinent de reporter la tenue de ce Forum à une date à déterminer avec le futur Ministre de tutelle* ».

Le Ministre de la Mobilité Bert Anciaux a informé le Directeur du Service de Médiation, lors de ses entretiens des 30 septembre 2003, 18 février 2004, 28 avril 2004 et 3 mai 2004 que les réunions du Forum étaient suspendues jusqu'à nouvel ordre, ce que le nouveau Ministre de la Mobilité Renaat Landuyt a confirmé, à l'équipe du Service de Médiation, lors de l'unique entretien que le service a eu avec lui en date du 11 mars 2005.

L'accord de Gouvernement du 19 décembre 2008 a décidé de réactiver le Forum de Concertation et de reprendre le dialogue avec tous les riverains.

Le Forum s'est depuis réuni les 14 septembre 2009, 30 septembre 2011, 20 avril 2012, 30 novembre 2013 et 10 décembre 2013.

La Ministre de la Mobilité, Jacqueline Galant, a informé le Directeur du Service de Médiation, lors de ses entretiens des 14 novembre 2014 et 16 décembre 2014 qu'il n'était pas opportun de continuer de réunir le Forum de Concertation et a demandé de ne prendre aucune initiative de concertation en la matière.

Le Forum ne s'est plus réuni depuis le 10 décembre 2013.

Les États Généraux organisés en 2022 et 2023 ne remplacent pas le Forum et ne sont donc pas la première réunion de toutes les personnes impliquées dans ce dossier, que du contraire.



## 2.5 Structure du Service de Médiation en 2024

- **Cadre théorique**  
8 personnes, dont 2 du SPF Mobilité et Transports et 6 détachées de skeyes
- **Cadre effectif en 2024**  
7 personnes (1 SPF et 6 skeyes) soit une répartition de 5 NL et 2 FR
- **Evolution du cadre en 2022**  
1 démission volontaire
- **Evolution du cadre en 2023**  
2 recrutements

## 2.6 Composition du Service de Médiation en 2024

### Répartition :

- 4 membres féminins pour 3 membres masculins
- 5 membres néerlandophones pour 2 membres francophones, mais **tous bilingues**

### Direction du Service et Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral :

- 1 grade légal de conseiller francophone (bilingue) contractuel (#01), depuis le 01-02-2002, SPF Mobilité et Transports

### skeyes (mise à disposition gratuite depuis le 01-05-2004) :

- 1 conseiller néerlandophone (bilingue) (#07), depuis le 16-06-2007 et désigné Médiateur-adjoint néerlandophone détaché de skeyes depuis le 05-03-2012

### skeyes (nouvelles mises à disposition depuis 2019) :

- 1 assistante de direction néerlandophone (bilingue) (#13), depuis le 02-01-2019, désignée assistante personnelle du Médiateur Aérien et Directeur du Service de Médiation
- 1 assistante de direction néerlandophone (bilingue) (#15), depuis le 29-04-2019, désignée assistante personnelle du Médiateur Aérien et Directeur du Service de Médiation
- 1 conseiller francophone (bilingue) (#17), depuis le 02-09-2019, désigné Médiateur-adjoint francophone
- 1 conseillère néerlandophone (bilingue) (#18), depuis le 06-02-2023, Directrice-adjointe, chargée des RP, de la presse et de la coordination générale de l'équipe
- 1 graphiste et web designer néerlandophone (bilingue) (#19), depuis le 01-07-2023, chargée de la gestion du site internet

## Anciens membres ayant quitté le service :

### **SPF Mobilité et Transports :**

- 1 grade légal de conseiller néerlandophone (#06), du 16-02-2004 au 14-07-2008

### **skeyes :**

- 1 assistante de direction (bilingue) (#02), du 22-05-2002 au 31-05-2007
- 1 assistant administratif néerlandophone (#03), du 22-05-2002 au 01-01-2012, décédé
- 1 assistante de direction néerlandophone (bilingue) (#04), plein-temps du 06-01-2003 au 01-10-2003 et mi-temps depuis le 06-09-2004, en congé de maladie depuis le 30-06-2006 et réaffectée depuis au sein de Belgocontrol
- 1 assistante administrative francophone (#05), depuis le 21-10-2003 et en congé de maladie de longue durée depuis le 18-11-2015, décédée le 10-12-2018
- 1 assistant administratif francophone (#08), du 16-06-2007 au 28-09-2011 et depuis le 13-03-2012 absent régulièrement pour raisons de santé, mis à la pension avec date effective du 31-07-2019
- 1 météorologue-secrétaire d'administration (4/5<sup>ème</sup>) néerlandophone (bilingue) (#10) du 01-10-2017 au 28-02-2018
- 1 conseillère francophone (#11), du 01-10-2017 au 05-09-2018, licenciée pour non-respect du règlement, du temps de travail et pour abus de biens sociaux
- 1 conseillère francophone (#12), depuis le 01-10-2017 et désignée Médiatrice-adjointe, qui a présenté sa démission volontaire en date du 16-06-2019
- 1 graphiste et web designer francophone (#16), chargé de la gestion du site internet, du 06-05-2019 au 13-03-2020, qui a présenté sa démission volontaire pour convenances personnelles
- 1 assistante de direction néerlandophone (bilingue) (#14), du 11-03-2019 au 09-12-2022, qui a notifié sa démission volontaire le 28-10-2022 pour convenances personnelles

*Les hashtags (#) se rapportent au registre des membres du personnel du Service de Médiation.*

## Membres du Service recrutés en 2023 :

Une procédure de recrutement a été lancée, en 2022 pour le remplacement du personnel ayant démissionné et a donné lieu aux engagements suivants en 2023 :

- 1 conseillère néerlandophone (bilingue) (#18), chargée des relations publiques et presse et de la coordination générale depuis le 06-02-2023
- 1 graphiste et web designer néerlandophone (bilingue) (#19), chargée de la gestion du site internet, depuis le 01-06-2023

Le cadre du personnel au 31 décembre 2024 se compose de 7 personnes, soit 5 néerlandophones et 2 francophones. La répartition linguistique est établie sur base des diplômes requis pour l'accèsion aux emplois.

## 2.7 Agenda et réunions en 2024

- **5 janvier 2024** : dépôt des courriers reçus concernant le renouvellement du permis d'environnement par Brussels Airport Company à la commune de Kortenberg
- **15 janvier 2024** : participation à la Commission Environnement de la Commune de Lasne
- **11 janvier 2024** : réunion avec la Présidente du SPF Mobilité et Transports et l'administrateur délégué skeyes
- **25 janvier 2024** : réunion au Belgium Slot Coordination
- **26 février 2024** : réunion avec la Présidente du SPF Mobilité et Transports
- **27 février 2024** : réunion à Waterloo
- **29 février 2024** : réunion au Belgium Slot Coordination
- **4 mars 2024** : entretien avec un journaliste
- **27 mars 2024** : réunions diverses à Paris
- **28 mars 2024** : réunion au Belgium Slot Coordination
- **9 avril 2024** : réunion à Chièvres
- **18 avril 2024** : déplacement à Dortmund
- **28 mai 2024** : réunion avec un influenceur
- **30 mai 2024** : réunion au Belgium Slot Coordination
- **17 juin 2024** : réunion concernant les normes de bruit bruxelloises avec plusieurs compagnies aériennes nord-américaines
- **20 juin 2024** : conférence de presse de la Défense et skeyes : davantage d'éoliennes avec une opérationnalité et une sécurité équivalentes
- **26 juin 2024** : réunion avec la Présidente du SPF Mobilité et Transports
- **28 juin 2024** : réunion avec le futur ministre fédéral de la Mobilité
- **4 juillet 2024** : réunion au Belgium Slot Coordination
- **12 juillet 2024** : réunion avec la SOWAER
- **31 juillet 2024** : observations 07L/07R au 15<sup>ème</sup> Wing
- **1 août 2024** : réunion au Belgium Slot Coordination
- **6 septembre 2024** : réunion au Belgium Slot Coordination
- **24 septembre 2024** : réunion au Belgium Slot Coordination
- **27 septembre 2024** : réunion avec bourgmestre
- **7 octobre 2024** : réunion à Lasne
- **10 octobre 2024** : réunion avec la Présidente du SPF Mobilité et Transports
- **17 octobre 2024** : réunion avec un Ministre non-fédéral
- **21 octobre 2024** : team building à Lennik
- **24 octobre 2024** : matinée d'observation à Meise
- **31 octobre 2024** : réunion au Belgium Slot Coordination
- **7 novembre 2024** : réunion avec la SOWAER
- **21 novembre 2024** : réunion représentation diplomatique
- **3 décembre 2024** : colloque sur la Mobilité à l'ULB
- **9 décembre 2024** : présentation lors d'une conférence thématique pour des étudiants en Master Journalisme de l'ULB, « Les luttes urbaines »
- **17 décembre 2024** : réunion au Belgium Slot Coordination
- **18 décembre 2024** : réunion à Zaventem
- **19 décembre 2024** : invitation à l'évènement du SPF Mobilité et Transports
- **20 décembre 2024** : réunion avec un influenceur

Un nombre important de réunions et de rendez-vous n'est pas mentionné, à la demande des personnes rencontrées pour des motifs de confidentialité et de sécurité, et sur base de notre autonomie constitutive, de notre indépendance et de notre absence de conflits d'intérêts.

## 2.8 Réunions d'évaluation du personnel

Conformément à l'article 5 de la convention de service du 2 mai 2002, l'Administrateur délégué de Belgocontrol et le Directeur du Service de Médiation se sont réunis à plusieurs reprises en 2024 afin d'évaluer la bonne exécution de ladite convention.

De même, des réunions fréquentes de coordination se tiennent avec Madame Emmanuelle Vandamme, Présidente du Comité de Direction du SPF Mobilité et Transports.

## 2.9 Améliorations obtenues par les Médiateurs

Depuis 2002, sur base des suggestions émises dans les requêtes, les Médiateurs ont obtenu de la part des divers Ministres de la Mobilité, des améliorations importantes comme :

- **Nombreuses adaptations ou corrections de trajectoire** des procédures depuis toutes les pistes de Bruxelles-National ;
- **Publication en 2013 d'un tableau précis des composantes de vent prises** en compte pour la sélection des pistes ;
- **Limitation du poids au décollage pour la piste 19** en utilisation mixte et conjointe ;
- **Suppression des raccourcis à l'atterrissage** non publiés dans les AIP ;
- **Respect strict des zones d'interdiction de survol ;**
- **Extension du réseau de sonomètres ;**
- **Création, définition, diminution et adaptation du principe du quota individuel de bruit ;**
- **Retrait de tous les avions recertifiés** avec tuyère en bout des réacteurs ;
- **Suppression** de certaines procédures de décollage ;
- **Création de nouvelles procédures de décollage ;**
- **Instauration de périodes de nuit sans décollage ;**
- **Utilisations conjointes de pistes** pendant les périodes de travaux sur pistes préférentielles ;
- **Consultation des associations lors d'études d'incidence** (ENVISA en 2018) ;
- **Amélioration** du site internet [www.batc.be](http://www.batc.be) ;
- **Retrait des couteaux pointus** dans les restaurants sis après le contrôle frontière ;
- **Assainissement du talus « Canacseberg » le long de la piste 19.**

Ceci démontre que même si le Service de Médiation intervient sur une décision politique, les Médiateurs parviennent par leur connaissance approfondie du dossier, et sur base des nombreuses suggestions qui leur sont transmises dans les requêtes, à en faire des synthèses parfaites qui sont soumises au Gouvernement Fédéral en vue d'une éventuelle adaptation, correction ou modification des procédures.

**Les Médiateurs assument sur ce point parfaitement leur mission de médiation et d'intervention dans la résolution des conflits.**

## 2.10 Relations avec les acteurs aéroportuaires

### Ministre Fédéral de la Mobilité :

Le Ministre a présenté divers projets qui n'ont pas abouti :

- QC global saisonnier de 0,0 présenté le 14 juillet 2023 ;
- Interdiction des vols courts ou « sauts de puce », non adopté ;
- Loi aérienne et modification de la Médiation, non adopté ;
- Pas de publication de procédures RNP pour les pistes 07L/R.

### Service public Fédéral Mobilité et Transports :

- Dossiers administratifs et équipements, support logistique ;
- Budget et Finances, contrôle budgétaire ;
- Refus de toute tutelle autre que budgétaire en toute indépendance fonctionnelle.

**REMARQUE :** la tutelle de l'ordonnateur est une validation de la légalité uniquement dans le respect des limites du budget attribué au Service autonome et indépendant de Médiation. L'opportunité reste dans le cadre de l'autonomie et de l'indépendance du Médiateur, lequel reste à la disposition de la Cour des Comptes pour se justifier, en toute confidentialité, des détails explicatifs de chaque dépense.

### Présidente du Comité de Direction du SPF Mobilité et Transports :

- Réunions régulières ;
- Discussion des lignes de réflexion ;
- Analyse de la situation ;
- Approche Relations Publiques et Management ;
- Excellente collaboration.

### Direction Générale du Transport Aérien (DGTA) :

- Requêtes relatives au respect du PRS ;
- Requêtes relatives au respect des procédures publiées dans les AIP ;
- Législation aérienne ;
- Slot Monitoring Meeting ;
- Transmission d'enquête pour infractions et non-respect de la législation ;
- Projets de réponse aux interpellations et questions parlementaires.

## skeyes :

- Dossiers administratifs du personnel détaché ;
- Évaluation de la convention de mise à disposition de personnel ;
- Procédure de recrutement de nouveaux collaborateurs ;
- Abonnements aux publications aéronautiques AIP ;
- Occupation des locaux dans le bâtiment S ;
- Convention BARWIS ;
- Collaboration dans l'analyse des événements sous FL 245 ;
- Collaboration avec la Cellule Environnement ;
- Collaboration dans le processus d'amélioration de [www.batc.be](http://www.batc.be) ;
- Excellente collaboration.

## Compagnies aériennes :

- Contacts réguliers et échanges d'informations ;
- Point d'information sur les normes de bruit bruxelloises ;
- Réflexion sur l'amélioration des procédures aériennes ;
- Transmission plaintes refus embarquement, perte des bagages et litiges passagers ;
- Excellente collaboration.

## Exploitant aéroportuaire Brussels Airport Company :

Malgré nos nombreuses tentatives et demandes de rencontre avec un directeur, nous constatons avec regret qu'il reste toujours impossible de communiquer avec lui et déplorons ce manque de dialogue qui ne nous permet pas d'exercer nos missions en toute autonomie et en indépendance de par son attitude négative comme :

- Retrait des badges aéroportuaires en août 2016 sans aucune faute des Médiateurs ;
- Refus de communication avec la Direction du Service de Médiation ;
- Grief est fait au Directeur de la Médiation d'avoir été détaché auprès du Ministre, où ses fonctions l'ont amené à collaborer à la préparation de divers dossiers, dans lesquels ont été prises des décisions ministérielles (refus du Boeing 777 de nuit, refus du terminal *low cost*, refus d'arrêté royal sur des redevances différenciées, arguments juridiques, refus de communication lors des travaux aux pistes, refus d'équiper la piste 19 de protections RESA/EMAS). Un amalgame douteux est installé et entretenu par ce Directeur de B.A.C. de créer une confusion avec les décisions propres au Directeur du Service de Médiation après sa reprise de fonction, alors que les actes visés ont bien été pris et arrêtés au nom du Ministre et ne sont absolument pas imputables au Directeur de la Médiation (étant donné que tout collaborateur ministériel n'exerce aucune responsabilité et agit exclusivement au nom du Ministre auprès duquel il est détaché) ;
- Autres griefs personnels non appropriés et diffamatoires à l'égard du Directeur de la Médiation ;
- Non-respect des lois sur l'emploi des langues en matière administrative ;
- Absence de toute volonté au dialogue ;
- Maintien d'une vision « banale » de la Médiation : à savoir une personne qui prend les coups à leur place et qui répond après les événements de façon réactive, sans anticipation, sans information préalable et qui est un fonctionnaire sans aucune ambition travaillant dans son bureau et surtout pas sur le terrain, et qui adopte des

horaires bureaucratiques stricts, et surtout sans aucune empathie ;

- Très nombreuses erreurs dans leur communication :
  - Travaux annoncés en cours et à la fois finis ;
  - Piste 01/19 serait en béton, alors qu'elle est en asphalte ;
  - Confusion répétée entre normes de bruit et niveaux de bruit ;
  - Piste 01 utilisée par vent d'ouest, ce qui est faux ;
  - Piste 19 utilisée par vent d'est, ce qui est faux ;
  - Les avions seraient moins bruyants qu'en 2000 ;
  - Confusion dans les dates et heures des travaux ;
  - Publication d'un schéma opérationnel avec en même temps des atterrissages 07 Left et des décollages 25 Right ;
  - Le Fédéral via la DGTA contrôle les normes de bruit, ce qui est totalement faux ;
  - Le Boeing 777 cargo est un avion silencieux, ce qui est totalement faux ;
  - Contestation immédiate de leur permis d'environnement en refusant de liquider annuellement la redevance Diabolo ;
  - Il n'y aurait eu en 2023 que 28 infractions alors qu'il y en a eu un total non contesté de 1.456 infractions constatées par le coordinateur des créneaux auxquels il convient d'ajouter les 159 Boeing 777 interdits de vol de nuit, soit un total de 1.615 présomptions d'infractions.
- Aucune anticipation sur les modifications ou adaptations météorologiques ;
- Refus de fournir les tracés radar jusqu'à 9.000 pieds ;
- Refus de donner accès à la base ATOM des QC (et manipulations des QC du Boeing 777F) ;
- Fermeture de la piste 01/19 entre le 7 août 2024 et le 1<sup>er</sup> septembre 2024 ; le précédent revêtement asphaltique était de mauvaise qualité, et n'a pas résisté longtemps au trafic aérien, ce qui a nécessité des travaux de rénovation complète de la piste 01/19 ;
- Travaux permanents : de nombreux travaux opérés par le gestionnaire aéroportuaire Brussels Airport Company, ci et là, jour après jour, ont eu pour effet de fortement perturber le schéma préférentiel des pistes. Ces travaux n'ont pas été clairement identifiés et l'exploitant B.A.C. n'a pas beaucoup communiqué à ce sujet, si ce n'est que nous avons appris que le revêtement asphaltique précédemment apposé sur la piste 01/19 ne tenait pas, se fissurait, et n'était donc pas de très bonne qualité ;
- Démolition d'un Boeing 757 abandonné, cet avion a été démoli le long de la piste 25 Left ;
- Non nettoyage ou dégivrage de la piste 19 à la moindre occasion entraînant le non-respect de nuit du PRS 19/25 ;
- Aucun suivi de nos demandes ;
- Orientation uniquement vers les voyageurs et clients ;
- Aucune empathie pour les personnes survolées ;
- Aucune prise en compte d'un meilleur environnement et d'un droit constitutionnel au repos et à la préservation de la santé des personnes survolées ;
- Aucune évaluation des externalités négatives du trafic aérien ;
- Non-respect des articles 31, 34, 36 et 37 de leur licence d'exploitation.

### **Bruxelles Environnement :**

- Comité d'accompagnement ;
- Cartographie du bruit ;
- Relevés des sonomètres du réseau IBGE-BIM ;
- Excellente collaboration.

### **Belgium Slot Coordination :**

- Sound Monitoring Meeting ;
- Analyse de la situation annuelle de distribution des créneaux horaires de nuit ;
- Transmission d'observations relatives à des avions et des vols litigieux ;
- Excellente collaboration.

### **EUROCONTROL, EPN et ICAO :**

- Contacts informels mais réguliers.

### **Litige passagers :**

Notre réactivité et notre bonne réputation induisent que bon nombre de voyageurs nous contactent pour des problèmes internes survenus au sein des aéroports de Belgique : problèmes de parking, refus d'embarquement, pertes de bagage, litiges passagers, mauvais nom sur les billets d'avion, plaintes contre du personnel aéroportuaire, erreurs de paiements. Dans ces cas précis, nous assurons le transfert des réclamations vers les bonnes personnes afin d'assurer la continuité des services, dans le respect de la loi du 28 avril 2010.

Remarquons que si toutes les compagnies aériennes, la DGTA et les aéroports d'Ostende, Charleroi et Liège, ainsi que la SOWAER apprécient notre rôle de coordination et de transfert de ce type de plainte ; il convient encore une fois de remarquer que seul Brussels Airport Company se démarque sans aucune empathie en refusant de collaborer, en estimant que les « gens » n'ont pas à nous contacter et que nous devons « déchirer » ce genre de plaintes et ne surtout pas les traiter ni n'y répondre.



## 2.11 Sources d'information

Le Service de Médiation dispose des bases de données suivantes :

- **Liste HYP** des vols B.A.C., reçue avec 4 jours de retard ;
- **TRACKBOX** du trafic aérien B.A.C. en temps réel ;
- **Tracés radar** jour et nuit B.A.C. avec 1 jour de retard ;
- Données du site **www.batc.be** avec 1 heure de retard ;
- Utilisation mensuelle **REDSTAR** des pistes et nombre de vols par mois ;
- Utilisation mensuelle des **quotas saisonniers de bruit** ;
- **Écran BARWIS** des relevés météo par anémomètres en temps réel ;
- **Vent en altitude** par mail et via [www.batc.be](http://www.batc.be) par périodes ;
- **NOTAM** effectifs par mail et via [www.skeyes.be](http://www.skeyes.be) ;
- **Sélection des pistes** en temps réel par téléphone et via [www.skeyes.be](http://www.skeyes.be) ;
- Live **ATC.NET** ;
- **ADS-B Exchange** pour les vols militaires ;
- **Immatriculations des aéronefs** via sites spécialisés ;
- **Rapports hebdomadaires de skeyes** sur l'utilisation des pistes ;
- **Rapports hebdomadaires de skeyes** sur les **déviations au PRS** ;
- **Liste annuelle DGTA** des avions disposant d'une exemption de quota ;
- **Travaux occasionnels** aux pistes via [www.batc.be](http://www.batc.be) ;
- **Monitoring du Belgium Slot Coordination** via réunion mensuelle ;
- **Trafic aérien global**, abonnement GOLD, via [www.flightradar24.com](http://www.flightradar24.com) ;
- **AIP, AIRAC et amendements AIP** via [www.skeyes.be](http://www.skeyes.be) ;
- **Compte-rendu** des séances des **Parlements** ;
- **Archives personnelles** de Philippe Touwaide ;
- **Fonds aéronautique de 1970** récupéré en juillet 2023 ;
- Rapports des **sonomètres régionaux** ;
- **Infractions aux normes de bruits bruxelloises.**

## 2.12 Communication auprès du public

Le Service de Médiation développe une ligne de conduite de communication très intense, avant la survenance des faits, et se démarque par une proactivité nécessaire pour fournir une information en tous temps et heures, même le week-end et les jours fériés.

Nous n'avons rien à cacher, et la transparence des données mises à notre disposition est une garantie pour toutes les personnes survolées que le fonctionnement de l'Aéroport de Bruxelles-National s'opère avant tout sur des bases liées à la sécurité des opérations aériennes, en utilisant les meilleures pistes, les mieux équipées et le plus souvent face aux vents dominants.

Par notre site internet **www.airportmediation.be** nous diffusons une information historique complète et exhaustive, en toute transparence, afin d'éviter toute interprétation erronée sur de prétendues procédures historiques et immuables dans le temps.

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

Une documentation complète est également disponible sur ce site, y compris tous les rapports annuels, un grand nombre d'analyses juridiques et aéronautiques sur divers sujets, des brochures informatives sur la situation de survol des différentes municipalités, les fiches succinctes d'information et les Décisions Motivées du Collège des Médiateurs. En 2024, nous avons réalisé un total de 13 brochures dont voici un aperçu :

- RÉF 7383 – Analyse du jugement du Tribunal de première instance du 22 décembre 2023 ;
- RÉF 7392 – Les compétences de l'État fédéral pour l'exploitation de Bruxelles-National ;
- RÉF 7388 – Utilisation potentielle de la piste 07L de Bruxelles-National en condition VOR de nuit – H24 ;
- RÉF 7216 – Calcul des composantes de vent pour l'utilisation des pistes ;
- RÉF 7398 – État des lieux 2024 ;
- RÉF 7400 – Mémoire 2024 ;
- RÉF 7406 – 2024 – 2029 : Points à améliorer ;
- RÉF 7410 – Analyse juridique du Mémoire 2024 de Brussels Airport Company ;
- RÉF 7412 – « I have a dream » ;
- RÉF 7414 – Les écarts de trajectoire dus à la météo ;
- RÉF 7418 – Les écarts de trajectoires sur une même procédure aérienne ;
- RÉF 7420 – La forte concentration du trafic aérien autour d'Huldenberg.

Notre volonté d'une communication dynamique n'a pas pour but de diminuer les plaintes, mais de les anticiper en fournissant la bonne information au bon moment avant d'être questionnés, et aussi pour éviter de nous faire le reproche de ne pas avoir averti les personnes concernées avant la survenance d'un évènement (fermeture de pistes, vols de calibration, hélicoptère dans l'axe d'une piste pour missions de police ou retransmission télévisée, évènement influençant la disponibilité des pistes ou des procédures).

Nos réseaux sociaux bilingues d'information sont les suivants :

- **Site internet sécurisé** : <https://www.airportmediation.be> ;
- **Comptes Facebook (Bruxelles Aéroport Médiation et Airportmediation Brussel NL)** : plus de 5.100 abonnés qui suivent nos publications de données météo en temps réel, photos des couloirs et procédures aériennes, permanence jour et nuit en cas d'évènements particuliers ;
- **Comptes Twitter (airportMEDIATION\_FR et airportMEDIATION\_NL)** : plus de 1.000 suiveurs au total, environ 7.500 messages publiés par le Service de Médiation, identiques aux comptes Facebook en termes d'information et de garantie de renseignement ;
- **Compte Instagram (Airportmediation)** : publication de photos d'ambiance avec plus de 900 publications et plus de 230 suiveurs en total ;
- **Envoi de messages** informatif, orientés **vers les groupes cibles**, concernant l'utilisation des pistes d'atterrissage.

## 2.13 Information auprès du public

Depuis 2018 le Service de Médiation a entrepris de se rendre auprès des communes survolées en Brabant flamand, Brabant wallon et Région de Bruxelles-Capitale, à la fois de sa propre initiative et sur invitation.

Entre 2020 et 2024, 6 rencontres au total ont été organisées entre les autorités communales et/ou leurs citoyens, et l'équipe du Service Fédéral de Médiation :

- Huldenberg, 27-01-2020 ;
- Woluwe-Saint-Pierre/Woluwe-Saint-Lambert, 30-03-2023 ;
- Rixensart, 19-07-2023 ;
- Wezembeek-Oppem, 21-11-2023 ;
- La Hulpe, 31-01-2024 ;
- Jette, 17-06-2024.

Le bilan de ces rencontres est très positif : plus de 100 citoyens ont participé à des réunions publiques, un nombre important de questions ont été posées, et de nombreuses incompréhensions ont pu être levées par la présentation de la situation des survols spécifique à chaque commune visitée, avec publication d'une brochure pour chaque commune.

Le Médiateur Aérien a toutefois pu remarquer que les autorités communales rencontrées ne disposaient pas de toutes les informations complètes et avaient – souvent – une vision de la situation exclusivement limitée à leur territoire communal en négligeant les nombreuses interférences techniques qui expliquent les utilisations de pistes et de procédures aéronautiques.

De même, l'interprétation des diverses décisions de justice et de l'éventuelle publication d'une loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques est sensiblement différente en fonction des acteurs rencontrés, lesquels n'ont absolument pas une vue complète de la situation juridique du dossier des survols ni des décisions qui ne sont plus susceptibles d'appel et encore moins de la réelle pertinence d'une loi, présentée certains comme LA solution miracle, alors que cette loi ne précise pas la situation de départ.

Six sessions d'information en ligne ont été organisées par le Service de Médiation en 2021 et 2022. Les thèmes de ces sessions étaient les questions des avions militaires et lourds, des normes de vent, des vols de nuit, du contrôle du bruit au sol, de la transparence et du contrôle du concept. Ces sessions ont eu lieu les jours suivants, toujours de 18h00 à 20h00 :

- Jeudi le 28 octobre 2021 ;
- Jeudi le 25 novembre 2021 ;
- Jeudi le 16 décembre 2021 ;
- Jeudi le 27 janvier 2022 ;
- Jeudi le 24 février 2022 ;
- Jeudi le 24 mars 2022.



# 3. LES PROCÉDURES À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

## 3.1 Survol de Bruxelles

- 25 octobre 1918 : premier vol d'avion en Belgique ;
- 25 juin 1909 : premier survol du territoire de Bruxelles par un dirigeable, au-dessus des communes d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort ;
- 10 juillet 1910 : premier survol du territoire de Bruxelles par un avion autour du Cinquantenaire.

## 3.2 Sites aéroportuaires de Bruxelles

### Remarque préalable :

Alors que les vents soufflent majoritairement à Bruxelles de secteur Ouest, parfois dénommé Gulfstream, les sites aéroportuaires se sont toujours installés à l'Est de Bruxelles, nécessitant le survol de Bruxelles au décollage face aux vents dominants.

Les principales étapes de l'implantation de sites aéroportuaires autour de Bruxelles :

- **23 juillet 1910 au 4 août 1910** : meeting d'aviation à Stockel, dans le cadre de l'Exposition Universelle de 1910 se tenant sur la plaine du Solbosch ;
- **1910 à 1914** : utilisation d'une plaine d'aviation à Stockel, futur hippodrome de Stockel ;
- **4 août 1914** : invasion de la Belgique par les troupes allemandes qui, à la recherche d'un terrain pour construire un hangar à zeppelins, jettent leur dévolu sur un terrain situé sur les communes d'Evere et Haren, utilisation de ce site comme 1<sup>er</sup> aérodrome de Bruxelles ;
- **19 janvier 1919** : liaison postale régulière entre Bruxelles et Paris depuis un aérodrome sis à Berchem-Sainte-Agathe ;
- **12 février 1919** : première liaison commerciale Bruxelles-Paris depuis l'aérodrome d'Evere- Haren ;
- **1<sup>er</sup> mars 1919** : création de la 1<sup>ère</sup> compagnie aérienne belge : la SNETA ;
- **22 mars 1919** : inauguration de la première ligne aérienne régulière de transports de passagers entre Bruxelles et Londres ; la partie militaire du champ d'aviation est implantée essentiellement sur le territoire de la commune d'Evere, tandis que la partie civile est située entièrement sur le territoire d'Haren ;
- **23 mai 1923** : transformation de la SNETA en SABENA ;
- **29 septembre 1929** : mise en service du nouveau terminal aéroportuaire à Haren avec plate-forme en béton ;
- **10 mai 1940** : les troupes allemandes envahissent la Belgique et prennent possession du champ d'aviation d'Haren dans le but d'y diriger des bombardements sur Londres ;
- **1943** : la Luftwaffe dispose déjà de 3 pistes de décollage en béton sur le Fliegerhorst Melsbroek non loin de l'aéroport de réserve de l'armée belge à Steenokkerzeel ;
- **20 novembre 1946** : création de la Régie des Voies Aériennes (RVA) ;
- **20 juillet 1948** : inauguration de l'aéroport civil de Melsbroek ;
- **1<sup>er</sup> août 1953** : inauguration de l'Héliport de l'Allée Verte avec premiers vols commerciaux en hélicoptères

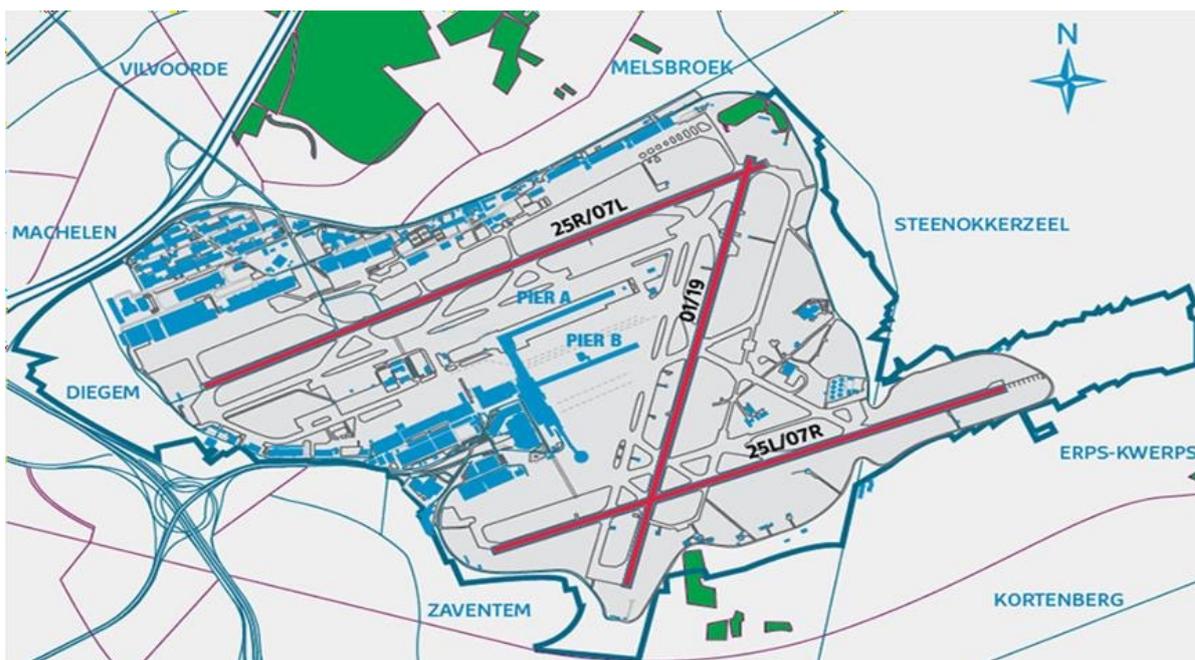
Sikorsky S-55 de la SABENA ;

- **15 mai 1955** : inauguration de la liaison ferroviaire entre la Gare Centrale de Bruxelles et Melsbroek ;
- **30 mai 1958** : inauguration du nouvel Aéroport de Bruxelles-National à Zaventem ;
- **1<sup>er</sup> avril 1967** : fin des liaisons européennes en hélicoptères de la SABENA ;
- **2 juillet 1970** : atterrissage du premier avion gros-porteur ;
- **25 juin 1973** : mise en service du terminal satellite ;
- **12 décembre 1994** : inauguration du nouveau terminal passagers ;
- **16 mai 2002** : inauguration de la nouvelle jetée A pour les vols Schengen ;
- **24 mars 2015** : inauguration du Connector.

### 3.3 Pistes de Bruxelles-National

Le schéma des 3 pistes actuelles est le suivant :

**Piste 25R – Droite** (orientée à 245° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse **07L - Gauche** (orientée à 065° vers Louvain). Cette piste a une longueur de 3.638 mètres, et 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. Elle a une longueur de 3.210 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 ».

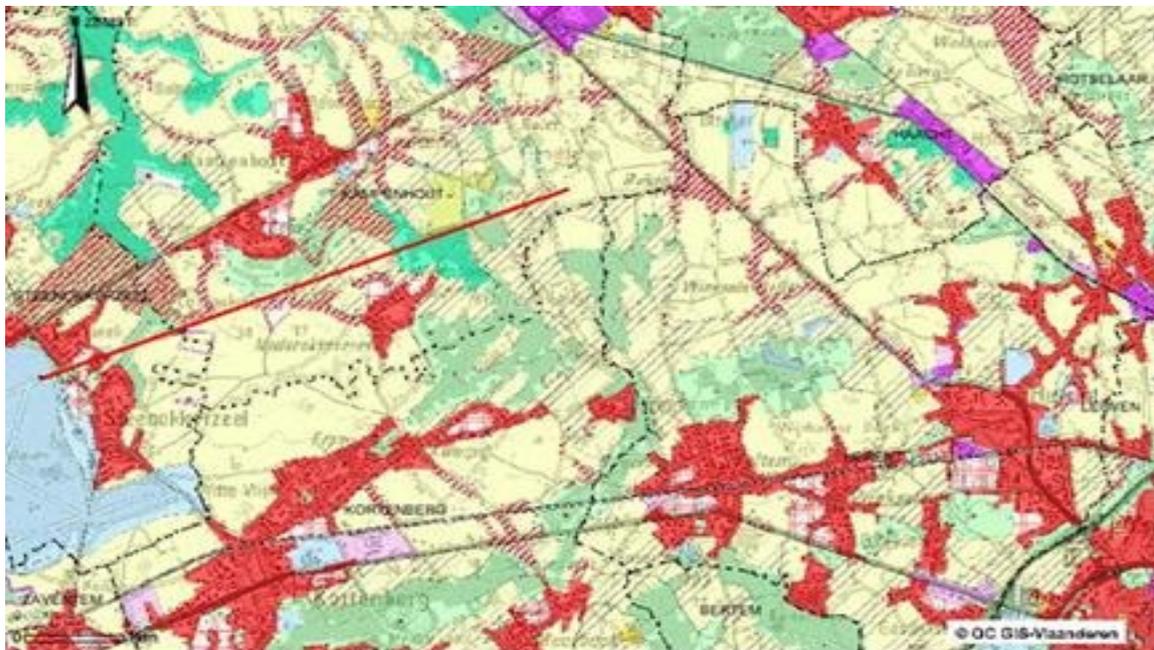
RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

- **Piste 01** (orientée à 014° du Sud vers le Nord) ou en sens inverse **piste 19** (orientée à 194° dans le sens du Nord vers le Sud), est courte de 2.987 mètres et en pente. C'est la piste diagonale du « Z », qui part de Melsbroek vers Sterrebeek. Elle est utilisée pour 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.

### 3.3.1 Piste 25R/07L

La toute première piste, 07/25, fut construite à Melsbroek 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.

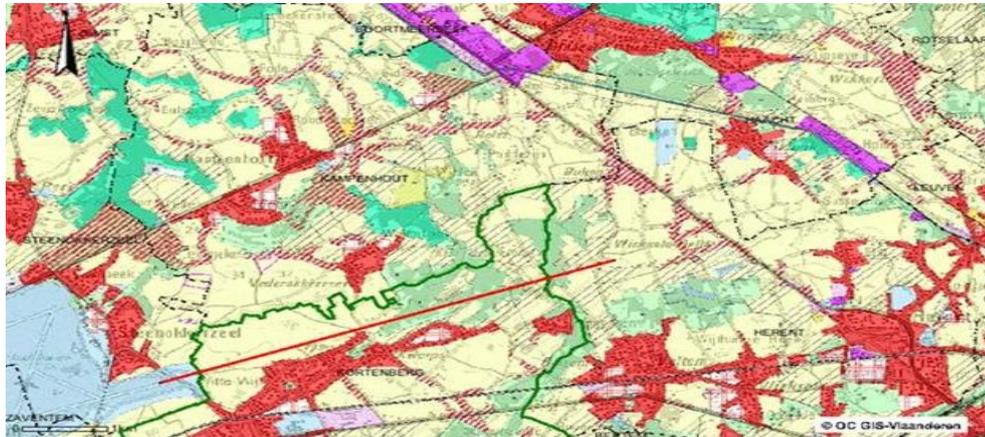
Une nouvelle piste, 08L/26R, fut mise en service le 16 mars 1960 avec une longueur de 3.638 mètres et une largeur de 45 mètres. Cette piste a été renommée 07L/25R le 17 janvier 1974 suite à la déclinaison magnétique, cette piste est actuellement orientée à 065°.



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

### 3.3.2 Piste 25L/07R

La toute nouvelle piste, 08R/26L, fut mise en service le 1<sup>er</sup> juin 1959 sur une longueur de 2.292 mètres, et rallongée à 3.211 mètres en mars 1970 et a une largeur de 45 mètres. Cette piste a été renommée 07R/25L en 1974 suite à la déclinaison magnétique, et la piste est actuellement orientée à 069°.



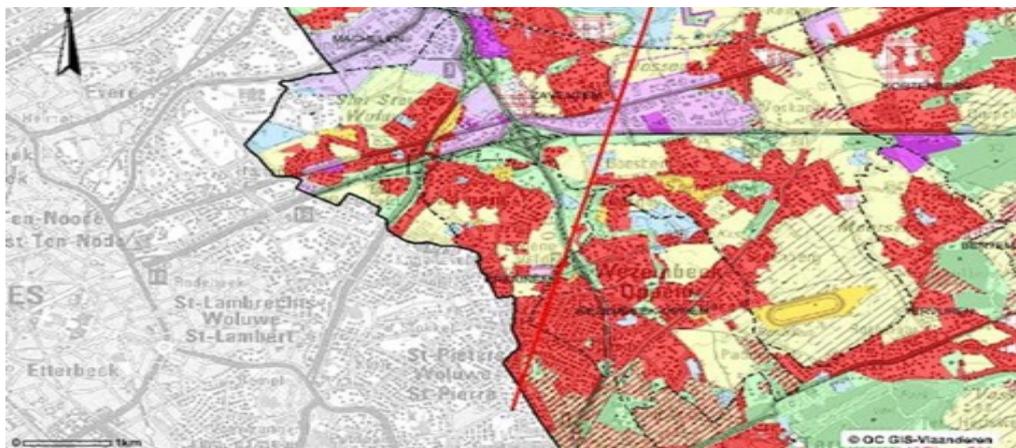
Zone non aedificandi autour de l'axe de la piste 25L/07R (Kortenberg)

### 3.3.3 Piste 01/19

La piste diagonale Nord/Sud, 02/20, fut construite à Melsbroek en 1940 par l'occupant allemand sur une longueur de 1.510 mètres, cette piste fut agrandie à ses extrémités entre mars 1947 et mai 1948. Entre le 10 décembre 1956 et le 20 mai 1958, elle fut prolongée vers le sud impliquant le déplacement de la ligne ferroviaire Bruxelles-Louvain.

Les travaux d'extension de la piste 02/20 ont été financés par l'OTAN, en pleine période de Guerre Froide, ce qui expliquerait que cette piste pourrait être détruite par sabotage en cas de conflit armé, de par la présence de cavités situées sous la piste et pouvant contenir des explosifs.

La piste 02/20 est renommée 01/19 le 19 septembre 2013 suite à la déclinaison magnétique et est actuellement orientée à 014° vers le Nord et 194° vers le Sud. Cette piste 01/19 est longue de 2.987 mètres, large de 50 mètres et présente une différence d'altitude de 23,485 mètres entre son extrémité Nord à 107 pieds et son extrémité Sud à 184 pieds.



Zone non aedificandi autour de l'axe final de la piste 01 (Kraainem, Wezembeek-Oppeem, Woluwe-Saint-Pierre)

### 3.3.4 Piste 12/30 (piste détruite)

La première piste diagonale Est/Ouest, 12/30, fut construite à Melsbroek en 1940 par l'occupant allemand sur une longueur de 1.520 mètres. Elle fut réparée en 1952 puis partiellement réduite en 1956 pour permettre la construction du nouveau terminal pour passagers. Une nouvelle piste 12/30 fut construite plus à l'Est entre le 13 septembre 1960 et le 8 décembre 1961 sur une longueur de 2.392 mètres ; son orientation vers le Nord-Ouest empêchait toute activité d'aviation civile sur l'aérodrome de Grimbergen et générait des conflits avec des vols militaires d'entraînement. Les nouveaux terminaux furent construits en partie à l'emplacement de cette piste qui n'existe plus que sous la forme réduite des voies de circulation au sol (taxiways) C1, Y et F3.

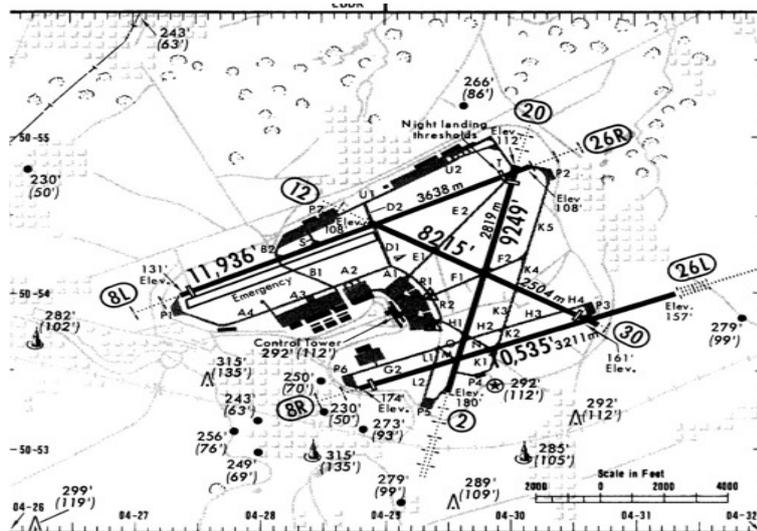


Schéma des pistes de Bruxelles-National en 1960-1961

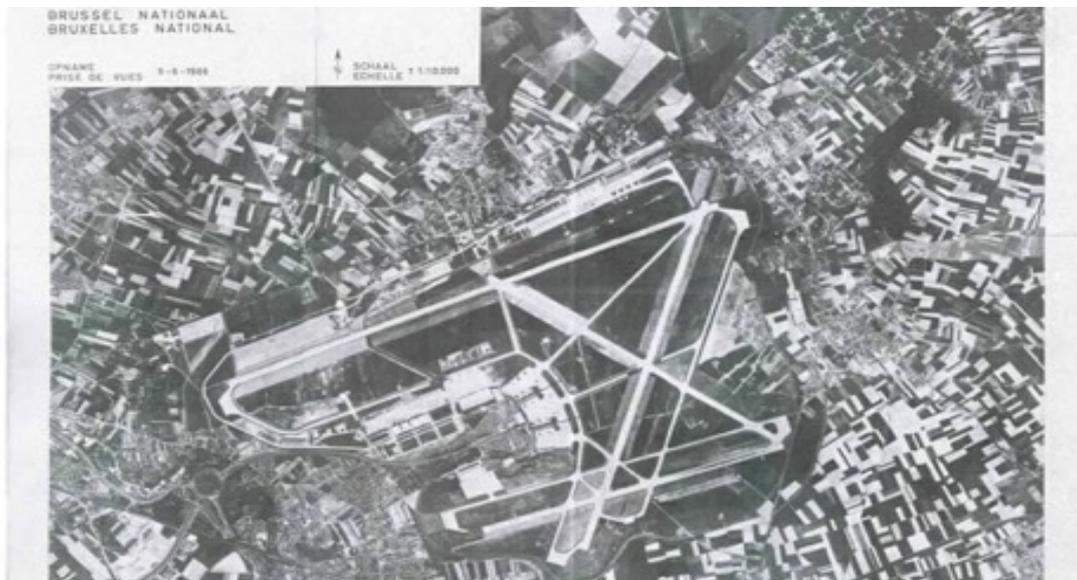
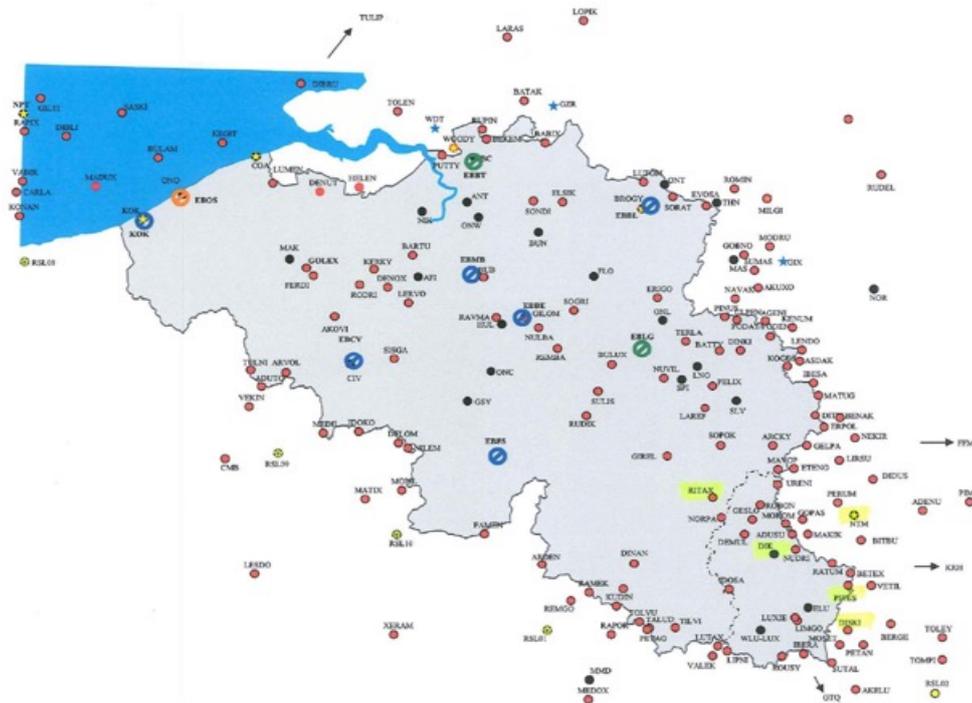


Photo aérienne de la piste détruite 12/30

# 4. LES PROCÉDURES DE VOLS À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

Les avions évoluent dans le ciel en se dirigeant toujours par rapport à une balise aéronautique ° ou un point de navigation \* au sol en fonction de leur destination finale :

- **CIV°** = Chièvres, destinations Sud (France, Espagne, Portugal, Afrique)
- **KOKSY\*** = Coxyde, destinations Ouest (Angleterre)
- **DENUT\*** = Bassevelde-Eeklo, destinations Ouest (Angleterre + 240 pieds)
- **HELEN\*** = Axel-Zelzate, destinations Nord (Pays-Bas, Angleterre)
- **ELSIK\*** = Kleine-Brogel, destinations Nord (peu utilisé)
- **NICKY°** = Saint-Nicolas, destinations Nord (Scandinavie)
- **LNO°** = Olne, destinations Est (Allemagne du Nord)
- **SPI°** = Sprimont, destinations Est (Allemagne du Nord)
- **SOPOK\*** = Lierneux-Diekirch (L), destinations Est (au-dessus de Francfort)
- **PITES\*** = Wasserbillig (L), destinations Est (sud de Karlsruhe)
- **ROUSY\*** = Bettembourg (L), destinations Sud-Est (France)
- **RITAX\*** = Bertogne
- **GILOM\*** = Beauvechain
- **REMBA\*** = Autre-Eglise
- **NIVOR\*** = Wauthier-Braîne
- **RUDIX\*** = Ohey-Andenne
- **COSTA°** = Knokke-Le-Zoute
- **FLORA°** = Geetbets, balise d'arrivée par l'Est
- **AFI°** = Affligem, balise d'arrivée par l'Ouest
- **ANT°** = Antwerpen, balise d'arrivée par le Nord
- **BUB°** = Bruxelles, balise située au bout de la piste 07R
- **BUN°** = Heist-op-den-Berg, balise d'arrivée par le Nord
- **DIK°** = Diekirch, balise de départ vers l'Allemagne
- **GSY°** = Gosselies, balise d'arrivée par le Sud (01-07L/R)
- **HUL°** = Huldenberg, balise de départ vers le Sud et Sud-Est



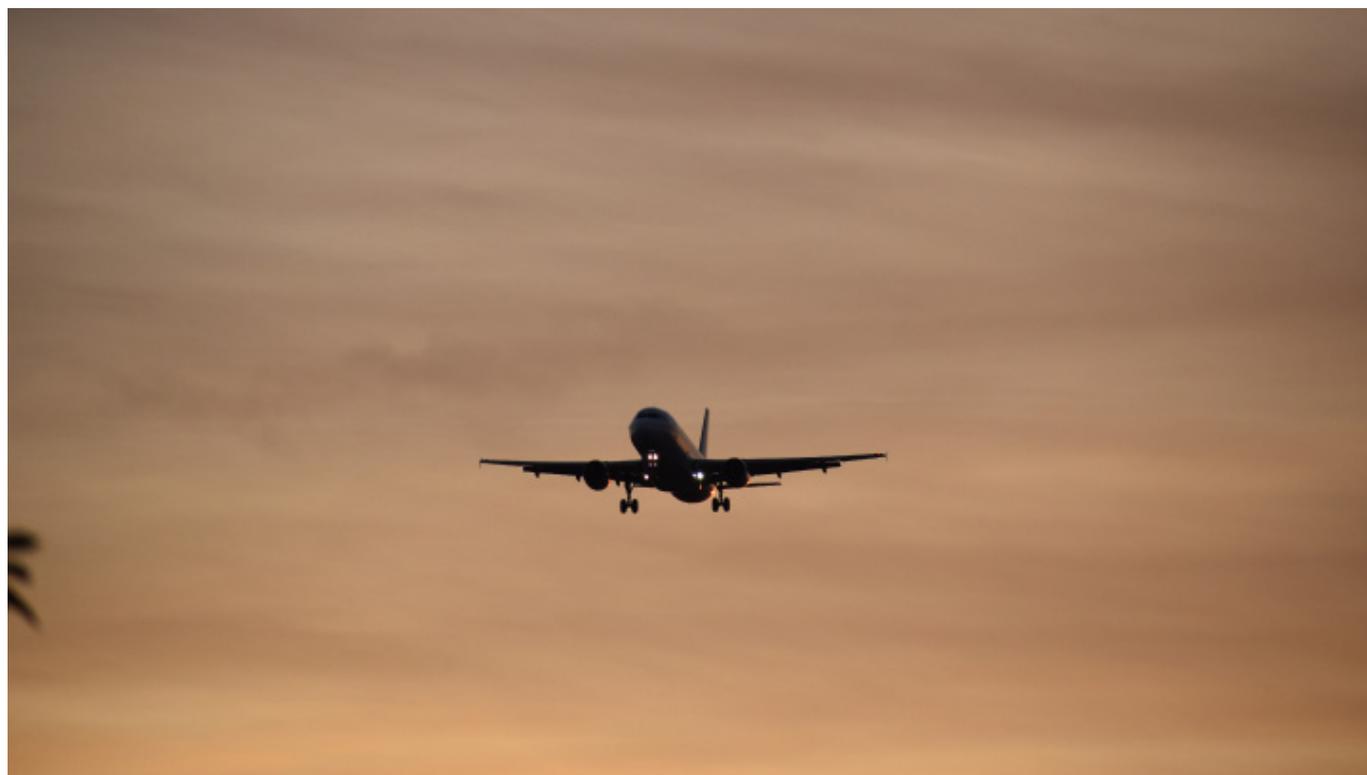
La température extérieure, la pression atmosphérique et le vent influent sur le vol des avions ; ce qui explique que les couloirs aériens sont larges et que les survols d'avions sont tantôt à gauche, tantôt à droite d'un point d'observation. Dès lors les avions ne passent pas toujours strictement au même endroit.

Depuis le 5 octobre 2023, le concept de guidage satellitaire PBN a été mis en service pour les décollages depuis Bruxelles-National, sauf pour la piste 01.

NEW procedures RNAV since 05/10/2023 on RWY 25R					
PROCEDURE	RWY	SID before RNAV	SID since RNAV	TURNING HEIGHT	USE DAY/ NIGHT
TURN RIGHT	25R	<b>CHARLIE:</b> CIV5C; DENUT7C; HELEN7C; NIK4C; KOK5C	<b>GOLF:</b> CIV3G; DENUT3G, HELEN3G; NIK3G; KOK3G	Right turn at 700 ft	Day + night
TURN LEFT	25R	<b>CHARLIE:</b> LNO6C; SPI6C; PITES8C; ROUSY8C; SOPOK9C;	<b>GOLF:</b> LNO3G; SPI3G; PITES3G; ROUSY3G; SOPOK3G	Left turn at 1.700 ft	Day
CANAL	25R	<b>CANAL:</b> CIV2D	<b>KILO:</b> CIV1K	Straight ahead	Night + wknd
4.000 ft TURN LEFT	25R	<b>DELTA:</b> SOPOK5D; ROUSY5D; LNO4D; SPI4D; PITES5D	<b>KILO:</b> SOPOK3K; ROUSY3K; LNO3; SPI3K; PITES3K	Left turn at 4.000 ft	Day
SPECIAL NIGHT TO HUL	25R	<b>ZULU:</b> LNO6Z; ROUSY6Z; SOPOK7Z; PITES7Z	<b>MIKE:</b> LNO3M; ROUSY3M; SOPOK3M; SPI3M; PITES3M	Right turn at 700 ft	Night

## EBBR - indicative procedures - 5 OCT 2023

RWY	INDICATIVE PROCEDURE	
01	F	ALL
07L	T R	ALL CIV to left
07R	V U	ALL CIV to left
19	L N	At 1.700ft At 700ft right
25R	G K K M	Usual, turn 700/1.700ft CIV Canal 4.000ft turn left, 4 engines Special night to HUL
25RL	E P Q	Usual, turn 700/1.700ft 4.000ft turn left, 4 engines CIV Canal



La procédure aéronautique à suivre par les avions est détaillée dans *l'Aeronautical Information Publication (AIP)* selon la typologie suivante :

Exemple : CIV 3 G = 3<sup>ème</sup> version de la route PBN vers Chièvres au départ de la piste 25.

Chiffre = numérotation de la version de cette route.

Dernière lettre = piste utilisée

- **Procédures d'atterrissage**

- A** piste 19 & 25
- B** piste 01 & 07

- **Procédures de décollage**

- C** piste 25R (jour uniquement pour LNO, SPI, PITES, ROUSY et RITAX, avions à 1-2 ou 3 moteurs virage à 700/1.700 pieds)
- D** piste 25R (jour uniquement, avions à 4 moteurs réacteurs virage 4.000 pieds + jour et nuit (QC de 4.0 maximum) pour procédure Canal)
- E** piste 25L uniquement, *overlay* RNAV des procédures Q
- F** piste 01
- G** piste 25R, *overlay* RNAV des procédures C
- H** piste 07L uniquement, procédure « Leuven Rechtdoor »
- J** piste 07R uniquement, procédure « Leuven Rechtdoor »
- K** piste 25R, *overlay* RNAV des procédures D
- L** piste 19 (virage HELEN, DENUT et NICKY à 1.700 pieds vers la droite, et virage CIV, SPI, LNO, SOPOK, ROUSY et PITES à 700 pieds vers la gauche)
- M** piste 25R, *overlay* RNAV des procédures Z
- N** piste 19 (virage HELEN, DENUT et NICKY à 700 pieds vers la droite exclusivement si utilisation de la piste 19 aussi pour les atterrissages en *single runway*)
- P** piste 07L uniquement, procédure spéciale CIV virage gauche 1.700 pieds
- Q** piste 25L uniquement
- T** piste 07L uniquement, *overlay* RNAV des procédures H
- U** piste 07R uniquement, procédure spéciale CIV virage gauche 1.700 pieds
- V** piste 07R uniquement, *overlay* RNAV des procédures J
- W** piste 07L uniquement, procédure « Leuven West » (suspendue par NOTAM depuis 2015)
- Y** piste 07R uniquement, procédure « Leuven West » (suspendue par NOTAM depuis 2015)
- Z** piste 25R (route de contournement par le Ring de nuit)

## 4.1 Les procédures d'approche et d'atterrissage

La **procédure d'approche** d'un avion définit les trajectoires et altitudes à respecter avant l'atterrissage. Elle peut s'effectuer à vue ou aux instruments. Le pilote est tenu de respecter les procédures publiées dans des cartes d'approche par les autorités du pays.

### 4.1.1 Approche à vue

Dans ce cas, le pilote est en vue de la piste d'atterrissage. Il assure pouvoir garder la vue de la piste pendant le reste de la trajectoire et il quitte la trajectoire publiée pour l'approche aux instruments. Il gère sa trajectoire et sa hauteur en fonction des connaissances de son appareil. Pour maintenir le bon plan d'approche dans l'axe de la piste, le pilote peut être aidé par un dispositif visuel lumineux appelé PAPI.

### 4.1.2 Les aides aux instruments

La procédure d'approche d'un avion en régime de vol aux instruments définit les trajectoires et hauteurs à suivre par l'appareil avant son atterrissage. Elle est la suite de la procédure d'arrivée (ou STAR).

### 4.1.3 Les aides à l'atterrissages : procédure IFR

Les avions de transport public sont équipés d'un système de navigation aux instruments et sont soumis aux règles IFR (*Instrument Flight Rules*, règles de vol aux instruments). Le pilote peut naviguer sans repères visuels au sol grâce à ses instruments de bord : horizon artificiel, centrale inertielle, équipements divers de radionavigation, écrans de présentation des paramètres de vol, ...

En phase d'approche, le pilote doit respecter les trajectoires et les altitudes définies par la procédure IFR. Il est pris en charge par les contrôleurs aériens qui lui garantissent un espacement correct de son appareil avec les autres avions.

La **procédure IFR** est fondée sur les installations radio de l'aérodrome, qui doivent permettre au pilote de s'approcher de celui-ci suivant des axes radiobalisés avec suffisamment de précision pour que l'avion puisse descendre sans voir le sol, tout en évitant les obstacles ou le relief se trouvant à proximité.

Schématiquement, une procédure IFR comprend trois phases :

1. Trajectoire de descente vers un moyen de radionavigation (radiocompas, radiophare omnidirectionnel associé à un équipement de mesure de la distance de l'avion par rapport à une balise) ;
2. Attente possible sur la balise (si plusieurs avions sont en attente, ils sont placés à différents niveaux de vol) ;
3. L'avion quitte la balise et prend le cap vers la piste d'atterrissage.

Le **VOR** (abréviation de *VHF Omnidirectional Range*) est un système de positionnement radioélectrique utilisé en navigation aérienne et fonctionnant avec les fréquences VHF (ou UHF pour les militaires).

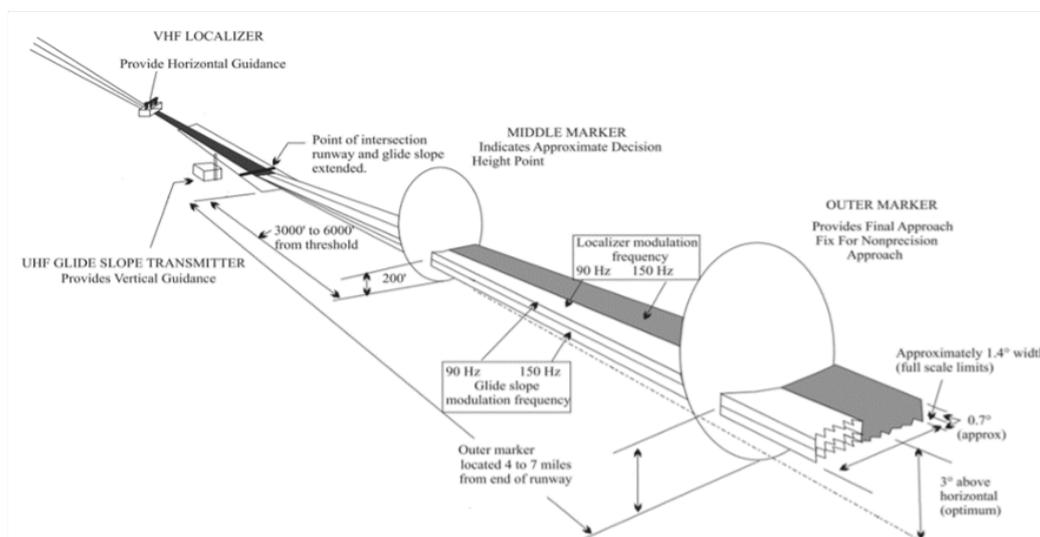
Un récepteur VOR permet de déterminer un relèvement magnétique par rapport à une station au sol (balise émetteur VOR dont la position est connue), et donc le radial sur lequel le récepteur (donc l'avion) est situé.<sup>1</sup> Par déduction il permet de suivre n'importe quelle route passant par la station (en rapprochement ou en éloignement de celle-ci), ou même de déterminer la position exacte de l'avion en utilisant deux balises VOR (intersection de radiaux) ou un DME (intersection d'un radial et d'un arc DME).<sup>2</sup>

À Bruxelles-National, les procédures d'atterrissages publiées pour les pistes 07L et 07R ne permettent que des atterrissages VOR par rapport à la balise BUB de Steenokkerzeel.

#### 4.1.4 L'ILS (Instrument Landing System)

Sur les pistes 01/19, 25R et 25L de Bruxelles-National, l'approche finale s'effectue au moyen de l'ILS. Son principe de fonctionnement est fondé sur l'émission radio, par deux stations au sol (l'une pour le plan de descente, l'autre pour l'axe de la piste), de signaux qui permettent au récepteur de bord de déterminer l'écart de l'avion par rapport à la trajectoire optimale d'approche finale. Les écarts sont présentés au pilote et fournis au pilote automatique qui effectue les corrections nécessaires.

L'ILS est un système fiable mais aux performances limitées en raison de la susceptibilité des signaux aux perturbations radioélectriques et de la sensibilité aux réflexions de signaux par des bâtiments proches ou par les avions près des émetteurs. Aussi est-il nécessaire de maintenir un espacement important (8 milles nautiques au minimum) entre les appareils en approche. De plus, le système ne définit qu'une seule trajectoire d'approche, rectiligne, et le secteur de guidage est relativement étroit.



Procédure d'atterrissage avec l'ILS

1 ACNAW, VOR/DME, <https://acnaw.be/home/glossaire/vordme.html>

2 Wikipedia, VOR, [https://fr.wikipedia.org/wiki/VOR\\_\(navigation\\_a%C3%A9rienne\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/VOR_(navigation_a%C3%A9rienne))

## Catégories d'ILS

- **Catégorie I (CAT I) :** Une approche et un atterrissage de précision aux instruments avec une hauteur de décision (la hauteur de décision est la hauteur au-dessus du sol à laquelle le pilote estime avoir les références visuelles suffisantes pour se poser) non inférieure à 200 pieds (61 m) au-dessus de la zone de toucher des roues et avec soit une visibilité d'au moins 2.625 pieds (800 m) ou d'une portée visuelle de piste supérieure à 1.804 pieds (550 m).
- **Catégorie II (CAT II) :** Une approche et un atterrissage de précision aux instruments avec une hauteur de décision inférieure à 200 pieds (61 m) au-dessus de la zone de toucher des roues mais la portée n'étant pas inférieure à 100 pieds (30 m), et d'une portée visuelle de piste d'au moins 984 pieds (300 m) pour les aéronefs de catégorie A, B, C et pas moins de 1.148 pieds (350 m) pour les aéronefs de catégorie D.
- **Catégorie III (CAT III) :**
  - **Catégorie III A –** Une approche de précision aux instruments avec : une hauteur de décision inférieure à 100 pieds (30 m) au-dessus de la zone de toucher des roues, ou sans hauteur de décision ; une portée visuelle de piste d'au moins 656 pieds (200 m).
  - **Catégorie III B –** Une approche de précision aux instruments avec : une hauteur de décision inférieure à 50 pieds (15 m) au-dessus de la zone de toucher des roues, ou sans hauteur de décision ; une portée visuelle de piste inférieure à 656 pieds (200 m), au moins égale à 246 pieds (75 m).
  - **Catégorie III C –** Une approche et un atterrissage de précision aux instruments sans hauteur de décision et aucune limitation de la portée visuelle de piste. Une Catégorie III C doit être conduite en pilote automatique et le suivi sur la piste doit être opérationnel (couplage pilote automatique avec l'orientation de la roue avant).

## ICAO Approach Classification

Domain	Document	Relationship			
Approach Operations	Annex 6	Classification (based minima)	Type A	Type B	
			(250' or higher)	CAT I (less than 250' & 200' or higher)	CAT II (less than 200' & 100' or higher)
		Method	2D	3D	
		Minima	MDA/H	DA/H*	
Approach Runways	Annex 14	M(DA/H) $\geq$ VMC	Non Instrument RWY		
		M(DA/H) $\geq$ 250' Visibility $\geq$ 1000m	Non Precision Approach RWY,		
		DA/H $\geq$ 200' RVR $\geq$ 550m	Precision Approach RWY, Category I		
		DA/H $\geq$ 100' RVR $\geq$ 300m	Precision Approach RWY, Category II		
		DA/H $\geq$ 0' RVR $\geq$ 0m	Precision Approach RWY, Category III (A,B &C)		
System Performance Procedures	Annex 10 PANS-OPS Vol. III	NPA	NDB, Lctr,LOC,VOR, Azimuth, GNSS		
		APV		GNSS/Baro/SBAS	
		PA		ILS,MLS,SBAS Cat I, GBAS	

*NPA procedures require a derived DA/H*

### À Bruxelles-National, les ILS sont de catégories suivantes :

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

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

#### 4.1.5 Atterrissage par faible visibilité

L'ICAO a prévu plusieurs possibilités d'atterrir selon l'équipement à bord et au sol :

##### Catégories d'approche ILS :

Catégorie	Hauteur de décision (DH)	Limite de RVR
Catégorie I	plus que 200 pieds	550 m ou 1.800 pieds
Catégorie II	moins que 200 pieds	350 m ou 1.200 pieds
Catégorie IIIa	moins que 100 pieds	200 m ou 700 pieds
Catégorie IIIb	moins que 50 pieds	50 m ou 150 pieds
Catégorie IIIc	aucune	aucune visibilité

#### 4.1.6 Navigation basée sur les performances, le concept PBN

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

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

Il existe deux types de spécification de navigation :

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

##### Navigation de surface :

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

## Waypoints :

Ces points peuvent être définis par des stations au sol (tels que VOR ou DME), des références issues d'un système de positionnement par satellites (tels que GPS ou GLONASS) ou d'instruments de bord à base de centrales à inertie. Ces points peuvent être survolés ou légèrement contournés s'il s'agit de rejoindre la branche suivante de la route.

Ils sont définis par leurs coordonnées géographiques (latitude et longitude WGS84) et nommés selon un code :

- à 5 lettres (ex. RUDIX) ;
- à 3 lettres s'ils sont colocalisés avec une station au sol (ex. BUB) ;
- alphanumérique dans des zones terminales (ex. PN617).

## Les approches RNAV (GNSS) :

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

Pour les approches finales, une précision de 0,3 mille nautique est requise selon une procédure RNP (RNP APCH ou RNP 0,3).

Conformément au Règlement d'exécution (UE) 2018/048 de la Commission européenne du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances, des procédures d'approche conformes aux exigences de la spécification relative à l'approche RNP devaient être mises en œuvre aux bouts des pistes d'aéroports au plus tard pour le 25 janvier 2024 sur toutes les pistes de Bruxelles-National. Les procédures d'arrivées (STAR) ou de décollages (SID) devaient également correspondre aux exigences de la spécification RNAV 1 dès le 25 janvier 2024.

Ce délai n'a pas été respecté, l'État belge est donc en infraction par rapport au Règlement d'exécution, puisque l'instruction donnée par la Direction générale du Transport Aérien en date du 17 juillet 2023 a approuvé la maintenance des procédures d'approches PBN sur toutes les pistes de Bruxelles-National à l'exception des piste 07L/R.

### 4.1.7 Les procédures d'approche et d'atterrissage PBN

Aperçu des procédures d'approche et d'atterrissage PBN de skeyes publiées dans les AIP pour l'Aéroport de Bruxelles-National :

- **02/03/2017** : pistes 25R/25L
- **02/03/2017** : piste 01
- **11/10/2018** : piste 19
- **De manière temporaire** : pistes 07L/07R

**2016** : Publication le 12 mai 2016, utilisation entre le 26 juillet et le 25 septembre 2016 uniquement d'une procédure RNP pour la piste 07L.

**2018** : Publication le 17 octobre 2018, utilisation uniquement entre le 8 novembre et le 13 décembre 2018, publication suspendue par NOTAM des procédures RNP pour les pistes 07L et 07R.

**2019** : Publication le 18 juillet 2019, utilisation uniquement entre le 16 août et le 23 septembre 2019, publication suspendue par NOTAM puis retrait dans le cycle AIRAC 10 à dater du 10 octobre 2019.

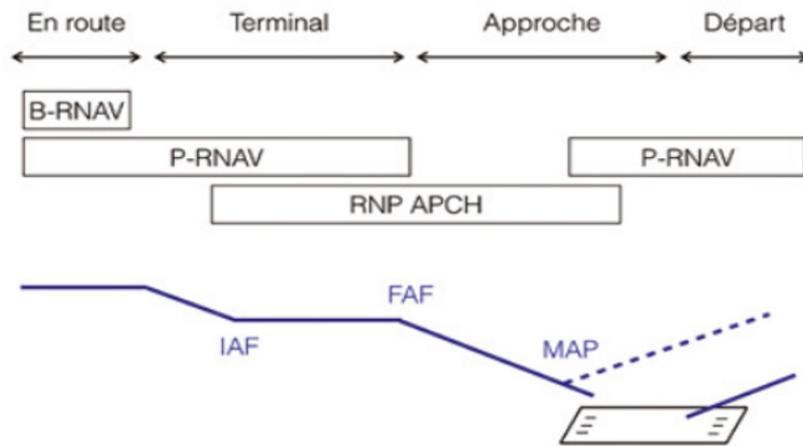
**2023** : Publication de procédures PBN pour les décollages sur les pistes 07L, 07R, 19, 25R et 25L et suppression des procédures conventionnelles.

## 4.2 Procédures de décollage

### 4.2.1 Les procédures de décollage (SID)

Les différentes phases d'un vol aux instruments en navigation de surface. En Europe, on distingue notamment :

- La navigation de surface de base (**B-RNAV ou RNAV 5**) où une précision meilleure que 5 milles nautiques doit être garantie pendant 95 % du vol (typiquement pendant les phases de croisière dites en route).
- De la navigation de surface de performance (**P-RNAV ou RNAV 1**) où une précision meilleure que 1 mille nautique est exigée (typiquement pendant les phases terminales).

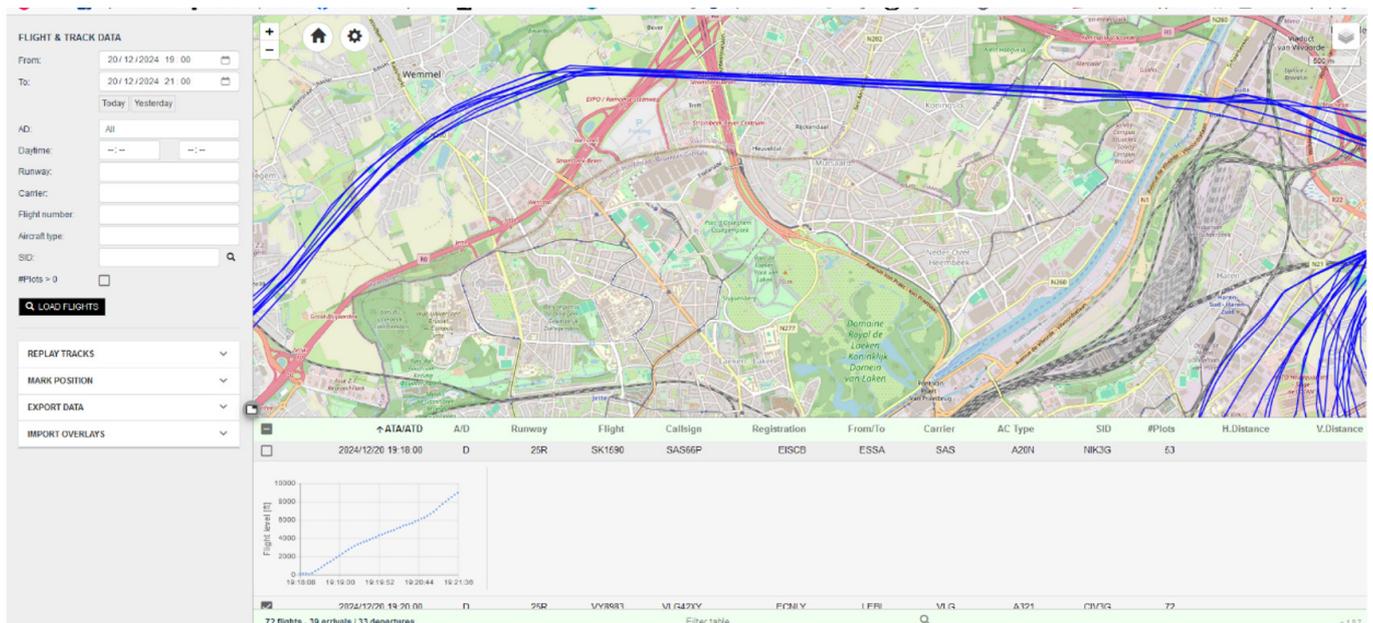


Les différentes phases d'un vol aux instruments en navigation de surface

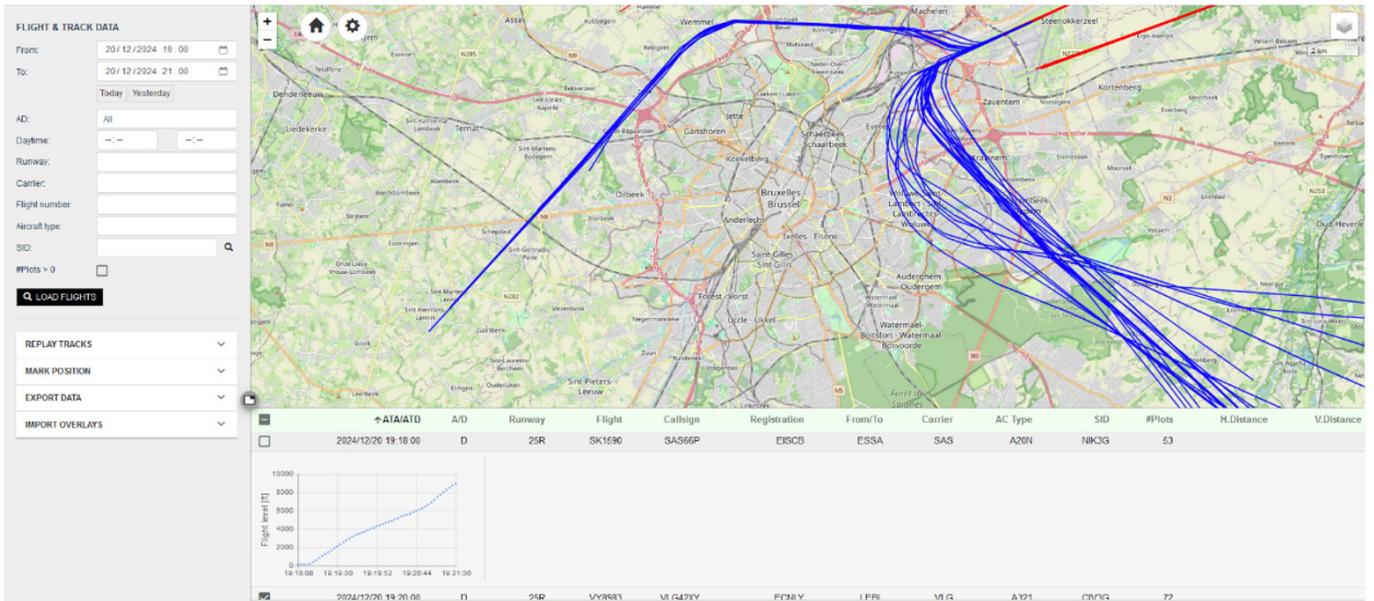
La B-RNAV est utilisée en Europe depuis 1998 et est obligatoire pour les vols aux instruments au-dessus du niveau 115 depuis 2001.

De plus en plus de procédures de départs (SID), d'arrivées (STAR) et d'approches d'aérodromes sont définies et tendent à supplanter les procédures dites conventionnelles.

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



Exemple de procédure RNAV CIV par le Ring de Bruxelles



Exemple de procédures RNAV avec virage gauche élargi vers 5 points de sortie

#### 4.2.2 NADP : les procédures antibruit de montée au départ recommandées par l'ICAO – Noise Abatement Departure Procedures

Les procédures antibruit de montée au départ **NADP** ou **Noise Abatement Departure Procedures** sont des procédures spécifiques de décollage mises en place dans les années 1990 dans le but de réduire le bruit perçu au sol par les avions lors des différentes phases de décollage.

Ces recommandations de procédures sont détaillées dans le DOC 8168 « Exploitation technique des aéronefs PANS-OPS » de l'ICAO, Procédures pour les services de navigation aérienne, Exploitation technique des aéronefs, Volume III Procédures d'exploitation technique des aéronefs, Section 9 Procédures d'atténuation du bruit, Appendice au Chapitre 3, Indications pour les procédures antibruit de montée au départ, page 9-3-App-1 et 9-3-App-2.

- **NADP 1 :**

La procédure d'atténuation du bruit **au départ 1 (NADP1)** réduit les bruits dans les environs et sur la piste en priorisant les gains en hauteur.

- **NADP 2 :**

La procédure d'atténuation du bruit **au départ 2 (NADP2)** réduit les bruits dans les espaces plus éloignés de la piste en priorisant l'augmentation de la vitesse vers l'avant.

La procédure NADP qui reste en vigueur en 2020 à Bruxelles-National telle que reprise dans les AIP à la page AIP EBBR AD-2.21-4.3 est toujours identique à celle de 1990, ne semblerait plus adaptée à la situation actuelle et à la configuration des avions desservant Bruxelles-National et serait désuète :

**EBBR AD 2.21 Noise Abatement Procedures**  
**4 DEPARTURE PROCEDURES**  
**4.3 Noise Abatement Take-off and Climb Procedures**

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

**For turbo-jet aircraft:**

- *from take-off to 1 700 FT QNH:*
  - *take-off power;*
  - *take-off flaps;*
  - *climb to V2 + 10 to 20 KT or as limited by body angle;*
  
- *at 1 700 FT QNH:*
  - *reduce thrust to not less than climb thrust;*
  
- *from 1 700 FT QNH to 3 200 FT QNH:*
  - *climb at V2 + 10 to 20 KT;*
  
- *at 3 200 FT QNH:*
  - *accelerate smoothly to en-route climb speed with flaps retraction.*

**For propeller aircraft:**

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

### 4.3 Valeur du contenu des informations reprises dans les AIP

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 (Régies des Voies Aériennes) puis par Belgocontrol aux compagnies aériennes et faisant l'objet des AIP 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 AIP 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 AIP ».

### 4.4 Adaptations des procédures suite aux déclinaisons magnétiques

- **19 janvier 2006** (correction magnétique), changement de la description des procédures (*track*, radiale) ;
- **5 avril 2012** (correction magnétique), changement de la description des procédures (*track*, radiale) ;
- **19 septembre 2013** (correction magnétique), changement de la dénomination de la piste 02/20 en 01/19 ;
- **3 mars 2016** (correction magnétique), changement de la description des procédures (*track*, radiale) ;
- **28 janvier 2021** (correction magnétique), changement de la description de certaines procédures (*track*, radiale).

### 4.5 Dernières décisions prises par le gouvernement

Le dernier grand accord de Gouvernement sur le dossier du survol date de 2010, certains souhaitent toujours s'y référer, mais comme le Conseil d'État l'a jugé, un accord de Gouvernement n'a aucune valeur légale, et après 14 ans, ces accords semblent désuets et dépassés.

**Conseil des Ministres du 19 décembre 2008 - B.63**

**Conseil des Ministres du 26 février 2010 – B.22**

**Déclaration gouvernementale du 1er décembre 2011, page 153, sur les entreprises publiques et la déclaration gouvernementale présentée à la Chambre des Représentants le 7 décembre 2011 :**

« d. Belgocontrol

*Le Gouvernement veillera à ce que Belgocontrol organise un contrôle de la navigation aérienne de qualité et efficace en matière de coûts. Il veillera aussi à ce que skeyes adopte une attitude proactive concernant la collaboration avec des autres prestataires de service de la navigation aérienne (ANSP's).*

*Il soutiendra l'intégration de l'entreprise dans le programme « Single European Sky » avec une attention particulière pour le bloc fonctionnel de l'espace aérien de l'Europe centrale (FABEC). Le Gouvernement définira un cadre qui favorise le développement de Belgocontrol et l'intégration du contrôle de la navigation aérienne militaire, en tenant compte des contraintes européennes et internationales. Pour y parvenir, une réforme de l'entreprise sera menée.*

*A l'occasion de la négociation relative au nouveau contrat de gestion, et après avoir analysé les raisons du déficit de Belgocontrol, le Gouvernement examinera l'ensemble des moyens permettant à l'entreprise de retrouver l'équilibre financier structurel. A cet égard des discussions seront menées avec l'ensemble des bénéficiaires et/ou contributeurs des services de Belgocontrol, et ce dans le respect des règles européennes en matière de concurrence. Le cas échéant, ces discussions pourraient conduire à une actualisation de l'accord de coopération du 30 novembre 1989, en accord avec les Régions.*

*Les décisions des Conseils des Ministres des 19 décembre 2008 et 26 février 2010 dans le cadre de la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National seront entièrement exécutées. Un accord de coopération sera négocié avec la Région de Bruxelles-Capitale concernant les normes de bruits.*

*Le Gouvernement veillera également à l'installation d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles- National. Cette autorité indépendante sera mise en place au départ de la Direction Générale du Transport Aérien. »*

### **Le Conseil d'État juge en mai 2017 qu'un accord politique n'a aucune valeur normative :**

La DGTA se trompe également en voulant respecter un accord politique de programme gouvernemental, qui n'a aucune valeur juridique. Le Conseil d'État dans son Arrêt de mai 2017 est très clair :

*« Considérant que les décisions du Conseil des ministres des 19 décembre 2008 et 26 février 2010 constituent des accords politiques et n'ont, en droit, aucune valeur normative; que le fait que le secrétaire d'État prenne des décisions qui ne respectent pas ces accords politiques est certes de nature à lui attirer la réprobation ou le désaveu d'autres membres du Gouvernement, et à provoquer des dissensions pouvant aller jusqu'à la crise politique, mais c'est là un problème relevant de la discipline gouvernementale, qui ne peut trouver de sanction que sur le plan politique; que l'édiction d'instructions qui ne respectent pas ces accords n'a pas pour conséquence que ces instructions seraient illégales; »*



RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

#### 4.5.1 Points des accords déjà exécutés

- Limitation du MTOW à 200 tonnes sur la piste 20 : effectif depuis le **1<sup>er</sup> juillet 2010** ;
- Périodes de nuit sans décollages : l'arrêté ministériel du 6 avril 2009, entré en vigueur au 25 octobre 2009, établit une confusion entre périodes de nuit sans décollages et périodes de nuit sans créneaux horaires est en cour de modification, pour bien préciser que les décollages sont interdits ;
- Diminution du QC individuel des avions au décollage : les valeurs réelles de l'accord ont été publiées aux AIP en avril 2012 car les chiffres publiés à l'arrêté ministériel du 27 juillet 2009, entré en vigueur au **25 octobre 2009**, n'étaient pas conformes aux chiffres précisément repris dans la décision du Conseil des Ministres ;
- Limitation du nombre annuel de vols de nuit à 16.000 mouvements : l'arrêté ministériel a été publié le **21 janvier 2009** ;
- Abrogation du Plan de Dispersion : effectif depuis le **2 février 2009** ;
- Nouveau principe d'utilisation des pistes de jour et de nuit : effectif depuis le **2 février 2009**.

#### 4.5.2 Modifications des procédures aéronautiques et dates de mises en œuvre

- **28 juillet 2012** :

1 procédure de décollage concernée :

- Vols CIV 25R du samedi et du dimanche, transfert de la route Chabert CIV1E vers la route du Canal, CIV8D **effectif depuis le samedi 28 juillet 2012**.

- **13 décembre 2012** :

3 procédures de décollage concernées :

- Redéfinition de la route 20 vers CIV existante en 2003 de la piste 20 ;
- Utilisation des routes de jour pendant la nuit pour les décollages vers le Sud-Est ;
- Suppression des routes de nuit actuelles PITES3N et ROUSY3N ; **effectif depuis le jeudi 13 décembre 2012**.

- **11 juillet 2013** :

1 procédure d'atterrissage concernée :

- Les procédures d'atterrissages raccourcies vers la piste 02 depuis Tirlemont-Louvain vers Wavre – Rixensart et La Hulpe, qui ne figuraient dans aucun accord de Gouvernement ni dans aucune publication aéronautique, sont interdites par l'instruction de la DGTA du 6 décembre 2012, et leur suppression a été confirmée effective- ment par Belgocontrol depuis le 11 juillet 2013. La procédure d'approche vers la piste 01 telle que publiée aux AIP sous la carte AD2 EBBR IAC.07 doit être strictement suivie ; **effectif depuis le jeudi 11 juillet 2013**.

- **19 septembre 2013** :

- **NORMES DE VENT** : une instruction a été donnée à Belgocontrol en septembre 2012, toutefois l'IKW a demandé une étude de validation des normes de vent sur la piste 02/20. Pour des raisons budgétaires cette étude n'a pu être programmée qu'en 2013, l'étude EGIS-AVIA a été finalisée en date du mercredi 3 juillet 2013 et aussitôt envoyée aux représentants des Vice- Premiers Ministres chargés de la coordination de la politique générale. Contrairement à ce que certains prétendent, cette phase n'a PAS modifié les décollages ni les couloirs de départ depuis la piste 19.

En conformité avec les décisions du Conseil des Ministres, une nouvelle instruction de la DGTA prise en date du 17 juillet 2013 en matière de sélection des pistes à Bruxelles-National a été envoyée à Belgocontrol avec pour objectif de restreindre la période d'anticipation avant tout changement de piste, définir clairement les notions de « vitesse moyenne » et « vitesse maximale » du vent et préciser leur mode de calcul, préciser la norme sur les pistes non préférentielles, les données de vent à prendre en compte et les niveaux limites à introduire dans le système informatique de la tour de contrôle à Belgocontrol :

- 0 nœud de vent arrière sur les pistes non-préférentielles 01 et 07, en conditions de *light wind* tel que défini par l'ICAO ;
- 7 nœuds effectifs de vent arrière sur les pistes préférentielles 19 et 25, vitesse moyenne du vent sur 2 minutes lorsque le vent souffle de manière stable ;
- Limitation du tonnage au décollage à max. 200 tonnes sur la piste 19 (entre 80 et 200 tonnes à l'appréciation du pilote) ;
- Aucune incidence des écarts maxima de moins de 20 secondes à la moyenne mesurée du vent sous 7 nœuds ;
- Limite de maximum 12 nœuds pour les rafales occasionnelles qui sont un écart de plus de 5 nœuds du vent moyen sur 10 minutes (valeur maximale sur 3 secondes lorsque la vitesse maximale du vent dépasse la vitesse moyenne d'au moins 5 nœuds). Contrairement à ce que certains prétendent, cette interprétation de la petite rafale occasionnelle qui ne modifie pas la vitesse moyenne et qui reste sous 5 nœuds est bien la définition ICAO de la petite rafale. Dans un aéroport sans NADP avec une norme de vitesse moyenne du vent inférieure par exemple de 5 nœuds, les petites rafales peuvent aller jusqu'à 15 nœuds (avec NADP la petite rafale non comptabilisée doit être d'une intensité inférieure à 5 nœuds, sans NADP de 10 nœuds) ;
- Le vent soufflant en rafales, soit un écart de 10 nœuds d'intensité supérieure à la vitesse moyenne du vent implique toujours un changement de piste.

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

Ces modifications sont effectives dans l'amendement des AIP du jeudi 19 septembre 2013 en même temps que le changement de dénomination de la piste 02 en 01 et de la 20 en 19 suite à la variation magnétique.

- **9 janvier 2014 :**

2 procédures de décollage concernées :

- VIRAGE DROITE NORD : redéfinition des routes CHIEVRES et DENUT.

- **6 février 2014 :**

Plusieurs procédures de décollage concernées :

- VIRAGE GAUCHE EST : redéfinition des routes SOPOK, PITES et ROUSY ;
- Modification des conditions d'utilisation des routes : 136 tonnes pour les routes C et plus de 136 tonnes pour les routes D ;
- Création de routes Y utilisables pour les plus de 136 tonnes vers les destinations LNO, SPI, PITES, ROUSY et SOPOK si l'espace aérien militaire est disponible ;
- Modification des conditions d'utilisation des routes alternatives de contournement Z et D.

- **6 mars 2014 :**

Plusieurs procédures de décollage concernées :

- Modification des routes de décollage 07R vers les balises CIV, LNO, SPI, PITES, ROUSY et SOPOK par une montée rectiligne dans l'axe de piste.

**Ces 7 phases ont été validées par les Arrêts n° 238.283 et 238.284 du 22 mai 2017 du Conseil d'État, ces instructions ne sont ni des plans ni des programmes et ne doivent pas faire l'objet d'une évaluation des incidences. Le Directeur du Service de Médiation est une personne compétente en matière de trafic aérien et n'a aucun conflit d'intérêts. Le Directeur du Service de Médiation n'a fait l'objet d'aucune poursuite ni d'inculpation.**



## 4.6 Accord du Gouvernement de 2025

L'Accord de Gouvernement de 2025 décide ceci concernant l'aviation :

### « Navigation aérienne

- *Le gouvernement fédéral met en place un groupe de travail, sous la direction d'un ministre par rôle linguistique et du Premier ministre, afin d'élaborer une loi visant à encadrer les procédures et les routes aériennes. Le groupe de travail sera composé d'experts internationaux de chacun des pays voisins et du Royaume-Uni, d'un représentant de chaque entité fédérée et d'un représentant de chaque parti au pouvoir. Les experts internationaux élaborent une proposition de loi sur le trafic aérien, qui sera soumise au gouvernement conjoint. Cette proposition doit tenir compte des nuisances sonores, de la santé publique, de l'activité économique et de l'emploi.*
- *Compte tenu de l'importance capitale de l'aéroport de Bruxelles-National pour notre économie, l'emploi et la connectivité de notre pays, le gouvernement soutiendra le développement économique de l'aéroport tout en tenant compte des conditions de vie des riverains et de tous les citoyens affectés par les nuisances sonores.*
- *Nous réduisons l'impact de l'aviation sur le climat en nous concentrant sur les alternatives à l'avion et sur la durabilité des carburants, notamment les carburants d'aviation durables (sustainable aviation fuels – SAF) et l'hydrogène. Nous étudions l'introduction d'une obligation de mélange de carburants durables. Nous voulons que les aéroports soient à l'avant-garde de la transition énergétique et de la neutralité carbone au niveau des infrastructures d'ici à 2030.*
- *Le gouvernement veille à prévoir suffisamment de personnel au sein de la police aéronautique afin de limiter les temps d'attentes aux contrôles aux frontières.*
- *Nous poursuivons le désenclavement de l'aéroport par le biais des transports publics, aussi pour ce qui concerne les nombreux travailleurs qui travaillent de nuit à l'aéroport ou les passagers qui souhaitent prendre un vol très tôt le matin. »*



RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

## 4.7 Les instructions ministérielles

**Chronologie des diverses instructions ministérielles (MOT) ou instructions du RVA/DGTA en matière de sélection des pistes et de normes de vent prises dans le cadre de la gestion de l'Aéroport de Bruxelles-National.**

- 1972-06-13 – MOT – Répartition des procédures de décollage
- 1972-06-29 – RVA – Procédure de décollage avec virage à 700/1.700 pieds
- 1973-09-06 – RVA – Procédure de décollage spéciale pour les avions à 4 réacteurs
- 1974-07-24 – MOT – Procédure de décollage spéciale du week-end
- 1988-12-14 – RVA – Utilisation préférentielle des pistes de nuit
- 2003-05-13 – DGTA – Normes de vent à la demande des compagnies aériennes
- 2003-08-26 – DGTA – Choix de la piste en usage
- 2003-10-16 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes et procédures de décollage
- 2003-12-19 – DGTA – Normes de vent
- 2003-12-24 – DGTA – Normes de vent
- 2004-02-27 – DGTA – Normes de vent
- 2004-02-28 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes
- 2004-03-09 – DGTA – Méthodologie de calcul du vent
- 2004-05-17 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes et procédures SID
- 2005-01-17 – DGTA – Normes de vent
- 2005-04-20 – MOT – Choix de la piste en usage, principe du Renversement
- 2005-05-20 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes le samedi
- 2005-09-07 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes le samedi, périodes de calme
- 2006-04-27 – DGTA – Procédure de sélection des pistes, suppression du « renversement »
- 2008-01-10 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes le samedi
- 2008-12-19 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes de nuit
- 2008-12-19 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes le weekend
- 2010-04-21 – MOT – Normes de vent
- 2012-03-15 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes et normes de vent
- 2012-06-21 – MOT – Procédure de décollage SID 25R Delta/Canal et « 07 Rechtdoor »
- 2012-06-22 – MOT – Procédure de décollage SID 25R pendant le weekend
- 2012-12-06 – DGTA – Respect des procédures et *shortcuts*
- 2013-07-17 – DGTA – Normes de vent
- 2013-12-16 – DGTA – Modifications du PRS en matière de normes de vent
- 2014-05-08 – MOT – Utilisation préférentielle des pistes en heures creuses
- 2014-10-23 – MOT – Moratoire sur procédure virage gauche long 25R
- 2015-06-23 – MOT – Retrait de la procédure « 07 Rechtdoor »
- 2016-03-15 – MOT – Procédure RNP 07L temporaire
- 2018-08-20 – MOT – Procédures RNP 07L/R temporaires
- 2019-06-06 – MOT – Procédures RNP 07L/R temporaires
- 2023-01-27 – MOT – Plan PBN conforme au Règlement européen 2018/1048
- 2023-07-17 – MOT – Approbation de la maintenance des procédures PBN au décollage
- 2024-01-19 – MOT – Définition des normes de vent
- 2024-07-24 – MOT – Respect des procédures et QC
- 2024-07-31 – MOT – Suspension de la décision de skeyes sur les normes de vent

## 4.8 Succession des ministres en charge du dossier aéroportuaire

### Ministres en charge du dossier aéroportuaire de 1966 à 2025 :

- Alfred Bertrand (CVP), 19.03.1966 au 08.11.1971
- Fernand Delmotte (PSB), 21.01.1972 au 23.11.1972
- Edouard Anseele (BSP), 26.01.1973 au 23.10.1973
- Jef Ramaekers (BSP), 23.10.1973 au 19.01.1974
- Jos Chabert (CVP), 25.04.1974 au 09.04.1980
- Guy Spitaels (PS), 18.05.1980 au 02.04.1981
- Valmy Féaux (PS), 09.04.1981 au 21.09.1981
- Herman De Croo (PVV), 17.12.1981 au 13.12.1987
- Jean-Luc Dehaene (CVP), 09.05.1988 au 07.03.1992
- Guy Coëme (PS), 07.03.1992 au 23.01.1994
- Elio di Rupo (PS), 23.01.1994 au 23.06.1995
- Michel Daerden (PS), 23.06.1995 au 12.07.1999
- Isabelle Durant (Ecolo), 12.07.1999 au 05.05.2003
- Laurette Onkelinx (PS), 05.05.2003 au 12.07.2003
- Bert Anciaux (Spirit), 12.07.2003 au 20.07.2004
- Renaat Landuyt (SP-a), 20.07.2004 au 20.12.2007
- Yves Leterme (CD&V), 21.12.2007 au 14.02.2008
- Inge Vervotte (CD&V), ff, 15.02.2008 au 02.03.2008
- Yves Leterme (CD&V), 03.03.2008 au 19.03.2008
- Etienne Schouppe (CD&V), 20.03.2008 au 06.12.2011
- Melchior Wathelet (cdH), 07.12.2011 au 21.07.2014
- Catherine Fonck (cdH), 21.07.2014 au 11.10.2014
- Jacqueline Galant, (MR), 11.10.2014 au 18.04.2016
- François Bellot, (MR), 18.04.2016 au 10.06.2019
- Sophie Wilmès (MR), 10.06.2019 au 12.06.2019
- François Bellot (MR), 12.06.2019 au 30.09.2020
- Georges Gilkinet (Ecolo), 01.10.2020 au 02.02.2025
- Jean-Luc Crucke (Les Engagés), 03.02.2025 au ...

## 4.9 Demande de renouvellement du permis environnemental pour l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National par Brussels Airport Company

Dans le cadre de l'enquête publique qui a débuté fin 2023 pour le renouvellement du permis environnemental délivré en juillet 2004 à la Brussels Airport Company pour l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, le Médiateur a attentivement examiné la demande de ce nouveau permis. Plusieurs points se sont avérés non conformes à la loi, à la réglementation et aux décisions judiciaires applicables, et ces points ont été communiqués par lettre à la Ministre Zuhair Demir, chargée d'approuver ou non la délivrance du permis à la Brussels Airport Company. La lettre, envoyée le 8 janvier 2024, contenant toutes les observations détaillées du Médiateur, se trouve ci-dessous.

**Madame Zuhai DEMIR**  
**Ministre de la Justice, de l'Environnement, de l'Energie et du Tourisme**

Seven – 6<sup>ème</sup> étage  
Boulevard du Roi Albert II 7  
1210 Saint-Josse-ten-Noode

Bruxelles-National, le lundi 8 janvier 2024  
Référence : P/PhT/2024-01/7370-P

*Facsimilé traduit en français de la lettre originale qui conformément à la législation sur l'emploi des langues en matière administrative n'a été adressée qu'uniquement en néerlandais à la Ministre régionale flamande*

**Concerne : Analyse de la légalité du contenu de la demande de permis d'environnement Brussels Airport Company - 2022106386**

Madame la Ministre,  
Chère Madame Demir,

Un Médiateur étant un garant du droit et des lois, dès lors je vous signale diverses erreurs et autres points repris dans la demande de renouvellement du permis d'environnement sollicitée par la société commerciale privée « Brussels Airport Company » qui ne sont pas en adéquation avec le Droit, la réglementation et les décisions de justice lui opposables.

Les commentaires et analyses ont tous trait à la légalité et ne concernent donc pas l'opportunité de la demande. Mon intervention n'est pas sujette à discussion et est conforme à la loi et au droit, dont l'arrêté royal du 15 mars 2022 et la loi du 28 avril 2010.

Je ne rentre pas dans le détail de la demande, je vous signale uniquement des points qui violent la législation et qui ne sont pas acceptables au motif que le droit et les lois ne sont pas respectés de ce fait :

1. Erreur matérielle dans la demande : le document au point 57.1.2 consiste au renouvellement du permis d'exploiter 3 pistes à Bruxelles-National. La nouvelle demande a trait à la piste 02/20, piste qui ne porte plus cette dénomination depuis le 19 septembre 2013. Cette demande pourrait être interprétée de ce fait comme irrégulière car relative à une numérotation qui n'existe plus puisque la piste diagonale est devenue la 01/19 ;
2. Erreur matérielle dans la demande sur la définition des CDO : il faut entendre dans le « D » de ce terme « descent » et pas « décent ». La dénomination internationale de ce processus d'atterrissage se réfère à une descente continue, et pas du tout à une opération décente, polie, élégante ou diplomatique ou « deftig » en néerlandais. Une telle erreur est regrettable ;
3. La demande de construire des sorties de piste rapides après un atterrissage sur la piste 01 entre les points E5 et E6 en 2027 est contraire aux arrêts de la Cour d'Appel des 17 mars 2005 et 22 octobre 2020, car ces constructions auraient pour but d'augmenter l'utilisation de la piste 01 à l'atterrissage et cela ne permet pas de maintenir la capacité opérationnelle des pistes à 74 mouvements minimum par heure ;
4. La demande de construire une voie d'accès supplémentaire entre les points E6 et E7 pour faciliter les décollages depuis la piste 19 ne permet pas de maintenir la capacité opérationnelle des pistes à 74 mouvements minimum par heure ;

1

5. L'exploitant aéroportuaire reste toujours en défaut d'installer les équipements de sécurité RESA et EMAS en bout de la piste de décollage 19 ; ces installations sont demandées par la DGTA dans son rapport final du 10 juillet 2009 après l'accident du Kalitta en date du 25 mai 2008 ;
6. La demande donne une interprétation fautive du terme « *gust included* » dans les principe des valeurs de composantes de vent. La définition ICAO est très claire : si des NADP sont appliquées, ce qui est le cas à Bruxelles-National, les petites rafales occasionnelles de vent sous 11,9 nœuds ne doivent pas être comptabilisées et ne doivent pas donner lieu à un changement de piste ;
7. Seules les utilisations parallèles et indépendantes des pistes 25R et 25L permettent de respecter la capacité opérationnelle des pistes à 74 mouvements minimum par heure ;
8. Concernant les changements de pistes, il y a lieu de prendre en compte le vent en altitude uniquement après d'éventuels *overshoots* (au pluriel) ou encore à la demande expresse du pilote ayant signalé un excès de vent latéral ;
9. La demande ne tient pas compte du guidage satellitaire en mode PBN/RNP et ne prévoit pas que les conditions d'exploitation des pistes alternatives hors PRS (01/07/19) soient identiques et similaires ;
10. La demande insiste sur le Boeing 777 en version cargo qui pourrait être la solution pour les vols de nuit. Je dois vous rappeler que cet avion présente un niveau fédéral individuel de bruit (QC) entre 10,7 et 11,7 selon les versions, et que de ce fait cet avion n'est déjà pas autorisé depuis 2010 à voler de nuit étant donné que le QC maximal de nuit est de maximum 8,0 ;
11. La demande n'évoque pas les 1.500 atterrissages de nuit en présomption d'infraction, soit le retour tardif des avions effectuant leur troisième rotation. Ces 1.500 créneaux de jour mais atterrissant de nuit constituent un réel problème qu'il convient d'interdire ;
12. La demande parle toujours de 16.000 créneaux horaires de nuit dont maximal 5.000 pour les décollages. La définition de 16.000 vols de nuit serait beaucoup plus honnête car elle permettrait de garantir la facilité du contrôle de son respect. Je demande donc qu'on adapte le permis en « 16.000 vols de nuit » ;
13. Le demandeur ne fournit toujours pas les tracés radar jusqu'à 9.000 pieds malgré divers courriers l'obligeant à le faire – ce point doit être respecté ;
14. Le demandeur ne prend toujours aucun engagement en vue d'alimenter le fonds d'isolation qu'il est tenu de gérer depuis 2003 ;
15. Le demandeur semble timidement s'engager à enfin construire un mur anti-bruit complet autour du domaine aéroportuaire, il est important de rappeler qu'il y était déjà tenu depuis 1991 dans le cadre du Plan Dehaene ;
16. Le demandeur semble timidement s'engager à enfin construire un hall couvert pour les essais de réacteurs, il est important de rappeler qu'il y était déjà tenu depuis 1988 et 1989 en fonction des engagements écrits pris par les Ministres Coëme et Dehaene ;
17. La neutralité « carbone » annoncée pour 2030 ne concerne que les bâtiments de l'aéroport et les véhicules routiers, et en aucun cas la pollution atmosphérique liée à l'activité aérienne ;
18. Le précédent permis n'a pas fait l'objet d'un contrôle de son application ni de mesures correctrices lors de violations constatées. J'exige que le nouveau permis soit contrôlé régulièrement afin d'en assurer son respect strict ;
19. Le principe de la « dispersion » n'est pas applicable à Bruxelles-National. Ce n'est pas autorisé sans mesures préalables d'accompagnement dans le respect de deux arrêts de la Cour d'Appel de Bruxelles. Ce principe ne satisfait pas non plus au respect de la capacité opérationnelle des pistes de 74 mouvements minimum par heure nécessaire à Bruxelles-National, ceci afin de respecter la licence aéroportuaire de Brussels Airport Company et le contrat de gestion de skyes puisque tout usage de pistes croisées (01/19) entraîne une forte réduction du nombre de mouvements gérables par heure. Seul le schéma d'utilisation des pistes parallèles et

2



 [airportmediation.be](http://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobililit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobililit.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024



 [airportmediation.be](http://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobililit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobililit.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

indépendantes 25R/25L permet de respecter la capacité opérationnelle minimale telle qu'imposée par les textes légaux;

20. Enfin la demande est illimitée dans le temps. Accorder un chèque en blanc sans limite dans le temps n'est jamais une bonne solution. Personne ne peut définir l'organisation du trafic aérien d'ici 20 ou 30 ans. Je demande donc que le permis soit limité à maximum 20 ans.

Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération ces remarques, lesquelles ne constituent pas une prise de position du Médiateur Fédéral, mais simplement d'un rappel strict au respect de la législation et du droit.



**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



**Juan TORK**  
Médiateur-adjoint  
Détaché de skeyes



**Alexandre de SPIRLET**  
Médiateur-adjoint  
Détaché de skeyes



**Emily DELBAER**  
Assistante de Direction  
Détaché de skeyes



**Mona OUNIS**  
Assistante de Direction  
Détaché de skeyes



**Charlotte VANVINCKENROYE**  
Webmaster  
Détaché de skeyes



**Martine VAN RIEL**  
Team coordinateur & RP  
Détaché de skeyes

3

 **airportmediation**

 [airportmediation.be](https://airportmediation.be)  
 [airportmediation@mobilit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilit.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

 **airportmediation**

 [airportmediation.be](https://airportmediation.be)  
 [airportmediation@mobilit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilit.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

## 4.10 Succession de décisions politiques

- **5 septembre 1991 :**

Accord politique « L'aéroport national et environs : vers un équilibre convivial ».

- **31 décembre 1999 :**

Arrêté ministériel sur la limitation des vols de nuit, avec interdiction de tout trafic aérien en partie la nuit.

- **11 février 2000 :**

1<sup>er</sup> accord politique sur la problématique de l'aéroport, décidant de réduire de manière méthodique le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores en limitant le plus possible les zones exposées au bruit.

- **9 février 2001 :**

2<sup>ème</sup> accord politique sur la problématique de l'aéroport, pour que tous les vols de nuit soient concentrés depuis une seule piste sur une et une seule trajectoire.

- **22 février 2002 :**

Accord de principe entre le Gouvernement Fédéral, le Gouvernement flamand, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à une politique cohérente en matière de nuisances sonores nocturnes concernant l'Aéroport de Bruxelles-National.

- **16 juillet 2002 :**

Confirmation de l'accord de principe du 22 février 2002 par le Comité de Concertation interministérielle sur l'introduction de routes de décollage optimisées de nuit.

- **29 novembre 2002 :**

Le Comité de Concertation interministérielle reporte les changements au niveau de l'utilisation des pistes.

- **24 janvier 2003 :**

Le Comité de Concertation interministérielle introduit la notion d'une certaine dispersion des vols de nuit pour résoudre le problème avéré de la fréquence, la destination des vols est choisie à titre de critère logique de dispersion, le principe de la concentration des procédures de nuit est abandonné.

- **10 juillet 2003 :**

Programme de majorité gouvernementale établissant le principe de la répartition équitable des vols autour de l'aéroport.

- **28 octobre 2005 :**

Projet de dispersion par concentration rotative d'utilisation des pistes (aucun accord).

- **5 mai 2006 :**

Premier projet de loi sur la fixation des procédures de vol, discussions au Parlement.

- **19 décembre 2008 :**

Accord de Gouvernement sur une répartition équitable des vols.

- **26 février 2010 :**

Accord de Gouvernement sur une répartition équitable des vols.

- **7 décembre 2011 :**

Déclaration gouvernementale sur une exécution des accords gouvernementaux 2008/2010 visant à une répartition équitable des vols.

- **23 octobre 2014 :**

Instruction du moratoire sur le virage 25R long et la procédure CIV du Canal.

- **5 octobre 2023 :**

Publication de procédures de décollage PBN sur les pistes 07L, 07R, 19, 25R et 25L et suppression des procédures conventionnelles de décollage sauf pour la piste 01.

## 4.11 Principales modifications dans les procédures aériennes

- **Jusqu'au 15 mai 1972 :**

Sélection des pistes en fonction des vents dominants. La piste 25R est la piste préférentielle : les avions à hélice virent à 2.000 pieds et les avions à réaction à 3.000 pieds, décollages de nuit sur la piste 02 de 23h00 à 06h30.

- **Du 16 mai 1972 au 31 juillet 1972 :**

Essai de routes de décollages 25R virant à 500 pieds à droite et à gauche, virage à gauche uniquement pour les avions à hélices. Les autres avions vers GATTA virent à droite et suivent une procédure de contournement de Bruxelles (instaurée par le NOTAM 11 du 18 avril 1972 et supprimée par le NOTAM 27 du 20 juillet 1972).

- **1<sup>er</sup> août 1972 au 31 octobre 2002 :**

Sélection des pistes en fonction des vents dominants, piste 25R est la piste préférentielle, virages à 700 pieds vers la droite et à 1.700 pieds vers la gauche afin d'éviter le survol du village de Zaventem.

- **17 janvier 1974 :**

Les avions gros-porteurs à 4 moteurs virent à gauche à l'altitude de 4.000 pieds, création de la procédure de décollage DELTA.

- **22 juillet 1974 au 22 février 2001 :**

Les vols 25R vers Chièvres suivent la trajectoire rectiligne « Chabert » du vendredi 17h00 au lundi 06h00 en remplacement de la route du Ring.

- **19 décembre 1988 :**

La piste de décollage 20 est préférentielle pour les décollages de nuit vers l'Est à partir de 02h30.

- **10 décembre 1992 :**

Création de la procédure spéciale de décollage 25R de nuit « Tour du Brabant » qui effectue un contournement par le Nord et le Ring de Bruxelles.

- **3 février 1994 :**

Suppression de la possibilité d'utilisation de la piste 02 de nuit au décollage dans le but de mieux répartir les nuisances.

- **22 mai 1997 :**

Suppression complète de la procédure spéciale de décollage 25R de nuit de contournement de Bruxelles « Tour du Brabant ».

- **12 octobre 2000 :**

Le virage à gauche 25R s'effectue à 2.000 pieds.

- **23 février 2001 :**

Suppression de la procédure spéciale du week-end « Route Chabert ».

- **19 avril 2001 :**

Remise en service de la procédure spéciale de nuit de contournement de Bruxelles « Tour du Brabant » par le Nord et le Ring de Bruxelles.

- **31 octobre 2002 :**

Phase préparatoire de la concentration de nuit par de nouvelles procédures de décollage uniquement pour la piste 25R, dites « A.A.C. – montée optimisée ».

- **26 décembre 2002 :**

Projet annulé de concentration de nuit de tous les vols sur la piste de décollage 25R.

- **15 mai 2003 :**

Légère dispersion de nuit dans la concentration partielle, uniquement pour les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota de bruit individuel inférieur à 4,0 sur la piste 20.

- **12 juin 2003 :**

Dispersion accentuée de nuit dans la concentration partielle.

- **12 juin 2003 :**

Le virage à gauche 25R s'effectue à 1.700 pieds.

- **12 juin 2003 :**

Une nouvelle procédure de nuit à travers Bruxelles (Route du Canal) est mise en service pour les vols vers la balise CIV de Chièvres (uniquement pour les avions avec un QC inférieur à 4,0).

- **22 juillet 2003 :**

Dispersion accentuée de nuit dans la concentration partielle sans limite de quota sur la piste 20, tous les vols vers Huldenberg partent de la piste 20.

- **15 mars 2004 :**

Instauration du principe du « Renversement », soit maintien absolu du trafic aérien sur la même piste 02/20 en fonction des conditions climatiques (on reverse de 02 en 20 ou de 20 en 02 en fonction des périodes préférentielles prévues en cas d'impossibilité d'appliquer le plan suite aux conditions météorologiques).

- **22 mars 2004 :**

Dispersion de nuit par changement de pistes selon un Plan de Dispersion et un horaire.

- **27 mars 2004 :**

Remise en service de la procédure spéciale vers la balise CIV de Chièvres dite « Route Chabert », mais uniquement le samedi et le dimanche entre 06h00 et 23h00 lorsque la piste 25R est en service.

- **15 avril 2004 :**

Le taux de montée des avions au décollage qui était de minimum 4 % jusqu'à 3.200 pieds est augmenté à minimum 7 %.

- **18 avril 2004 :**

Dispersion de jour par changement de pistes mais uniquement le week-end selon un Plan de Dispersion et un horaire.

- **28 avril 2005 :**

Dispersion restreinte sans utilisation préférentielle de la piste 02 en exécution de l'arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 17 mars 2005.

- **22 mai 2005 :**

Dispersion restreinte le samedi sans utilisation préférentielle de la piste 20.

- **8 mai 2006 :**

Suppression du principe du « Renversement » sur les pistes 02/20.

- **2 février 2009 :**

Suppression de tout Plan de Dispersion.

- **28 juillet 2012 :**

Suppression de la procédure spéciale du week-end « Route Chabert » et début de la mise en service d'une « répartition équitable des décollages 25R ».

- **28 juillet 2012 :**

Les vols vers la balise de Chièvres utilisent le samedi et le dimanche en journée la procédure du Canal.

- **13 décembre 2012 :**

Modification des procédures de décollage pour la piste 20.

- **11 juillet 2013 :**

Suppression des raccourcis à l'approche en atterrissage vers la piste 02.

- **19 septembre 2013 :**

Renumérotation de la piste 02/20 en 01/19 suite à la variation magnétique.

- **9 janvier 2014 :**

Modification des procédures de décollage vers le Nord sur la piste 25R.

- **6 février 2014 :**

Modification des routes de décollage vers l'Ouest et le Sud sur la piste 25R.

- **6 mars 2014 :**

Modification des procédures de décollage vers l'Est sur les pistes 07L/R, « Leuven Rechtdoor ».

- **2 avril 2015 :**

Modification des procédures de décollage vers l'Ouest et Sud sur la piste 25R, suppression du virage 25R long vers les balises SOPOK, PITES et ROUSY – Cessation Environnementale.

- **5 octobre 2023 :**

Publication de procédures de décollage PBN sur les pistes 07L, 07R, 19, 25R et 25L et suppression des procédures conventionnelles de décollage sauf pour la piste 01.



RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

## 4.12 Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques

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

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

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

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

### **Version n° 2 du 2 juin 2010, Secrétaire d'État Schouppe :**

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

### **Version n° 3 du 25 avril 2014, Secrétaire d'État Wathelet :**

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

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

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

### **Version n° 5 du 15 avril 2024, Ministre Gilkinet :**

Avant-projet de loi relative à l'adoption des procédures de vol et des restrictions d'exploitation à l'Aéroport de Bruxelles-National et portant création de l'autorité indépendante de contrôle et de gestion des nuisances aéroportuaires, projet non suivi.

## 4.13 Loi sur l’Autorité de Contrôle

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

### Version n° 1 du 25 avril 2014, Secrétaire d’État Wathelet :

Projet de loi relatif au suivi et au contrôle des opérations de vol et restrictions d’exploitation de l’Aéroport de Bruxelles-National et instituant l’autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l’Aéroport de Bruxelles-National. Accord en première lecture du Conseil des Ministres du 25 avril 2014 – Point 49 b) et c), transmis pour consultation aux Régions et pour avis au Conseil d’État, projet non suivi.

### Version n° 2 du 15 avril 2024, Ministre Gilkinet :

Avant-projet de loi relative à l’adoption des procédures de vol et des restrictions d’exploitation à l’Aéroport de Bruxelles-National et portant création de l’autorité indépendante de contrôle et de gestion des nuisances aéroportuaires, projet non suivi.

## 4.14 Jurisprudence

- **Jugement du 16 septembre 1988** du Tribunal de première instance de Bruxelles siégeant en référé – n° 43.465, 43.609, 43.911 et 43.706, chambre néerlandophone
- **Jugement du 28 juin 1991** du Tribunal de première instance de Bruxelles, siégeant en audience publique des référés – n° 44.365 du rôle
- **Arrêt du 31 juillet 1991** de la Cour d’Appel de Bruxelles, chambre des vacances, deuxième Section – n° R.G. 421.91, 427.91
- **Jugement du 11 juillet 1996** de la 15<sup>ème</sup> Chambre du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° R.G. 90/14.504/A
- **Arrêt du 24 janvier 1997** de la Cour d’Appel de Bruxelles, 9<sup>ème</sup> chambre bis – n° 1996/AR/2547
- **Jugement du 25 juin 2002** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° A.R. 01/13134/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 14 janvier 2003** du Tribunal de première instance de Bruxelles, chambre néerlandophone – n° 2002/1451.C
- **Arrêt du 10 juin 2003** de la Cour d’Appel de Bruxelles, 8<sup>ème</sup> chambre néerlandophone – n° 2003/KR/44
- **Arrêt du 4 novembre 2003** du Conseil d’État – n° 125.056
- **Arrêt du 18 novembre 2003** de la Cour d’Appel de Bruxelles, 8<sup>ème</sup> chambre néerlandophone – n° 2003/KR/44
- **Arrêt du 19 décembre 2003** du Conseil d’État - n° 126.669
- **Arrêt du 4 mars 2004** de la Cour de Cassation de Bruxelles, chambre néerlandophone – n° C.03.346 N, C.03.0448.N et C.03.0449.N
- **Arrêt du 17 mars 2004** du Conseil d’État – n° 129.411
- **Arrêt du 21 octobre 2004** du Conseil d’État – n° 136.378
- **Jugement du 2 novembre 2004** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 2004/7477/A – Cessation Environnementale
- **Jugement du 14 décembre 2004** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 2004/980/C
- **Arrêt du 10 janvier 2005** du Conseil d’État – n° 138.978
- **Arrêt du 17 février 2005** du Conseil d’État – n° 140.841
- **Arrêt du 17 mars 2005** de la Cour d’Appel de Bruxelles – n° 2004/KR/458
- **Arrêt du 11 mai 2005** du Conseil d’État – n° 144.320
- **Arrêt du 2 juin 2005** du Conseil d’État – n° 145.297

- **Arrêt du 9 juin 2005** de la Cour d'Appel de Bruxelles – n° R.G. 2005/AR/20, Cessation Environnementale
- **Arrêt du 13 juin 2005** du Conseil d'État – n° 145.837
- **Arrêt du 7 juillet 2005** du Conseil d'État – n° 147.401
- **Arrêt du 14 juillet 2005** du Conseil d'État – n° 147.660
- **Arrêt du 22 septembre 2005** du Conseil d'État – n° 149.312
- **Arrêt du 21 décembre 2005** du Conseil d'État – n° 153.074
- **Jugement du 20 janvier 2006** du Tribunal de première instance de Bruxelles néerlandophone – n° 05/1621/C
- **Arrêt du 25 janvier 2006** du Conseil d'État – n° 154.135
- **Arrêt du 21 mars 2006** de la Cour d'Appel de Bruxelles, chambre néerlandophone – n° 2005/KR/298
- **Arrêts du 9 mai 2006** du Conseil d'État – n° 158.547, 158.548 et 158.549
- **Arrêt du 10 mai 2006** du Conseil d'État – n° 158.606
- **Arrêt du 6 juin 2006** du Conseil d'État, chambre néerlandophone – n° 159.614
- **Arrêt du 6 juin 2006** du Conseil d'État, chambre néerlandophone – n° 159.615
- **Arrêt du 14 septembre 2006** de la Cour de Cassation de Bruxelles – n° C.05.0288.F
- **Arrêt du 21 décembre 2006** de la Cour de Cassation de Bruxelles – n° C.05.0464.F – C.05.0465.F et C.05.0466.F
- **Jugement du 22 décembre 2006** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 06/1178/C
- **Jugement du 8 février 2007** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 06/12095/A
- **Arrêt du 4 avril 2007** du Conseil d'État – n° 169.809
- **Arrêt du 29 juin 2007** du Conseil d'État – n° 172.988
- **Arrêt du 3 janvier 2008** de la Cour de Cassation de Bruxelles – n° 2005/KR/298
- **Arrêt du 7 février 2008** du Conseil d'État – n° 179.385
- **Arrêt du 29 mai 2008** de la Cour d'Appel de Bruxelles – n° 2008/4279
- **Arrêt du 17 novembre 2008** en Assemblée Générale du Conseil d'État – n° 187.998
- **Arrêt du 14 juillet 2009** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 17<sup>ème</sup> chambre – n° R.G. 2007/AR/1024
- **Arrêt du 11 décembre 2009** du Conseil d'État – n° 198.860
- **Arrêt du 13 janvier 2010** du Conseil d'État – n° 199.465
- **Arrêt du 18 mai 2010** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 1<sup>ère</sup> chambre néerlandophone – n° 2007/AR/2410
- **Arrêt du 25 mai 2010** du Conseil d'État – n° 204.258
- **Jugement du 14 avril 2011** du Tribunal de première instance, n° 79/71/11, R.G. 08/16964/A
- **Arrêt du 19 mai 2011** du Conseil d'État – n° 213.359
- **Arrêt du 19 mai 2011** du Conseil d'État – n° 213.360
- **Arrêt du 10 mai 2012** du Conseil d'État – n° 219.304
- **Arrêt du 22 juin 2012** de la Cour de Cassation – n° C.10.0487.F/1
- **Arrêt du 24 juin 2014** du Conseil d'État – n° 227.805
- **Arrêt du 8 juillet 2014** du Conseil d'État – n° 228.003
- **Arrêt du 8 juillet 2014** du Conseil d'État – n° 228.004
- **Jugement du 31 juillet 2014** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 14/3600/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 7 mai 2015** par défaut du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 15/1013/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 11 mai 2015** par défaut du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 2015/956/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 6 avril 2016** du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles, – n° 15/2896/A, Cessation Environnementale
- **Arrêt du 31 mars 2017** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 18<sup>ème</sup> Chambre – n° 2011/AR/1971
- **Arrêt du 22 mai 2017** du Conseil d'État – n° 238.283
- **Arrêt du 22 mai 2017** du Conseil d'État – n° 238.284
- **Jugement du 19 juillet 2017** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 16/4222/A, Cessation Environnementale
- **Arrêt du 20 octobre 2017** du Conseil d'État – n° 239.474

- **Jugement du 30 mai 2018** du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 16/2053/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 1<sup>er</sup> février 2019** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 18/4372/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 28 février 2020** du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 018/687/A
- **Arrêt du 22 octobre 2020** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 18<sup>ème</sup> Chambre – n° 2011/AR/1971
- **Jugement du 9 décembre 2020** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 2018/4372/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 27 janvier 2021** du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 21/31/C
- **Jugement du 13 juin 2023** du Tribunal de première instance de Bruxelles – n° 2018/4372/A, Cessation Environnementale
- **Jugement du 30 juin 2021** du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 20/2091/A, Cessation Environnementale
- **Arrêt du 14 novembre 2023** du Conseil d'État – n° 257.894
- **Jugement du 22 décembre 2023** du Tribunal de première instance de Bruxelles, n° 2021/7094/A
- **Jugement du 7 février 2024** du Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles – n° 2023/82/C
- **Arrêt du 14 octobre 2024** de la Cour d'Appel de Bruxelles, 1<sup>ère</sup> Chambre – n° 2024/KR/14

## 4.15 Organisation des vols de nuit depuis 1988

19.12.1988	Décollages sur la 20 et la 25R en fonction des destinations
10.12.1992	Décollages sur la 20 et la 25R avec « Tour du Brabant »
31.10.2002	Concentration de la trajectoire des routes du Nord depuis la 25R
26.12.2002	Concentration de tous les décollages sur le Nord (jamais appliquée)
15.05.2003	Dispersion légère dans la concentration
23.07.2003	Dispersion accentuée dans la concentration
22.04.2004	Dispersion des pistes et trajectoires selon les périodes horaires
02.02.2009	Suppression définitive du Plan de Dispersion
02.02.2009	Décollages mixtes sur la 20 et la 25R en fonction des destinations suivies
25.10.2009	Décollages mixtes sur la 20 et la 25R en fonction des destinations suivies mais avec 3 nuits silencieuses sans décollages
01.07.2010	Décollages mixtes sur la 20 et la 25R en fonction des destinations suivies avec limitation de poids au décollage de maximum 200 tonnes sur la piste 20 et avec 3 nuits silencieuses sans décollages

Période	Utilisation de la piste 20	Utilisation de la piste 25R
19.12.1988	02h30 à 06h00, les départs vers Huldenberg et l'Est	23h00 à 06h00, tous les départs vers Nord, Ouest et Sud
10.12.1992	02h00 à 06h00, uniquement les départs vers Huldenberg	23h00 à 06h00, N-O-S, en plus les Heavy vers Huldenberg sont autorisés de 23h00 à 06h00 à décoller de la piste 25R en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
09.12.1993	02h00 à 06h00, uniquement les départs vers Huldenberg	23h00 à 06h00, N-O-S, en plus les Heavy et B727 vers Huldenberg doivent partir de la 25R de 23h00 à 06h00 en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
28.04.1994	01h00 à 06h00, uniquement avions légers vers Huldenberg	23h00 à 06h00, N-O-S, en plus les Heavy, B727 et avions dont les performances ne permettent pas de décoller de la 20 doivent partir de la 25R de 23h00 à 06h00 en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
22.05.1997	01h00 à 06h00, tous les départs vers Chièvres et Huldenberg pour tous types d'avions	23h00 à 06h00 N-O-S, la procédure « Tour du Brabant » n'est plus en service que de 23h00 à 01h00 pour les avions vers Huldenberg dont les performances ne permettent pas de décoller depuis la piste 20
19.04.2001	01h00 à 06h00, uniquement les avions légers vers Chièvres et Huldenberg	23h00 à 06h00 N-O-S, la procédure « Tour du Brabant » est obligatoire de 23h00 à 06h00 pour tous les avions vers Huldenberg dont les performances ne permettent pas de décoller depuis la piste 20
31.10.2002	01h00 à 06h00, uniquement les avions légers vers Chièvres et Huldenberg	23h00 à 06h00, nouvelles routes optimisées vers Nord, Ouest et Sud. La route du Pajottenland remplace le Tour du Brabant pour les avions lourds en direction d'Huldenberg
26.12.2002	Plus aucun trafic (jamais appliqué, décision reportée puis annulée)	23h00 à 06h00, tous les départs de nuit vers Nord, Sud, Est et Ouest (jamais appliqué, décision reportée puis annulée)
15.05.2003	23h00 à 06h00, uniquement les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un QC inférieur à 4,0	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord ainsi que les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un QC compris entre 4,0 et 12,0 qui font une boucle par le Ring
12.06.2003	23h00 à 06h00, uniquement les avions vers Huldenberg avec un QC inférieur à 4,0	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers Chièvres avec un QC inférieur à 4,0 passent par le canal, les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un QC compris entre 4,0 et 12,0 font une boucle par le Ring
23.07.2003	23h00 à 06h00, tous les avions vers Huldenberg sans limite de QC	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers Chièvres avec un QC inférieur à 4,0 passent par le canal, les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un QC compris entre 4,0 et 12,0 font une boucle par le Ring
22.03.2004	Dispersion de nuit	Dispersion de nuit
18.04.2004	Dispersion de jour	Dispersion de jour
02.02.2009	Suppression de la Dispersion	Suppression de la Dispersion
02.02.2009	23h00 à 06h00, tous les avions vers Huldenberg sans limite de QC (QC 8,0 depuis le 25 octobre 2009)	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers Chièvres avec un QC inférieur à 4,0 passent par le canal, les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un QC compris entre 4,0 et 12,0 font une boucle par le Ring
01.07.2010	23h00 à 06h00, tous les avions avec un QC de 8,0 vers Huldenberg mais d'une limite maximale de poids au décollage inférieure à 200 tonnes	23h00 à 06h00, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers Chièvres avec un QC inférieur à 4,0 passent par le canal, les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un QC compris entre 4,0 et 8,0 font une boucle par le Ring. Les avions de plus de 200 tonnes vers Huldenberg utilisent les routes de contournement « Mike » par le Ring

## 4.16 Définition de l'ICAO des normes de vent

L'ICAO par son document 4444 « **Air Traffic Management (PANS-ATM)** » définit au point 7.2 le principe de la sélection des pistes en service ; selon la définition contenue à l'alinéa 7.2.1 du document précité, le terme « piste en service » doit indiquer la ou les pistes qui sont considérées, à un moment bien précis, comme les mieux appropriées (*most suitable*) pour accueillir tous les types d'avions à l'atterrissage ou au décollage dans un aéroport.

Normalement un avion atterrira et décollera face au vent (*headwind*) mais néanmoins pour des raisons de sécurité, de capacité et pour des motifs environnementaux, une piste préférentielle peut être désignée aux fins de l'atténuation du bruit dans certaines limites fixées de valeurs de composantes de vent. Il existe donc de ce fait des pistes préférentielles utilisées prioritairement dans le cadre d'un système préférentiel d'utilisation des pistes (PRS) dans un aéroport, soit avec une marge de tolérance de vent arrière et latéral afin de conserver certaines limites opérationnelles d'utilisation de ces pistes dans une optique de maintien d'une certaine capacité aéroportuaire et/ou dans un but environnemental tout en conservant la priorité à la sécurité des opérations aériennes.

Dès lors une piste qui n'est pas utilisée pour l'atténuation du bruit ni dans le cadre d'un système préférentiel d'utilisation des pistes (PRS) dans un aéroport est une piste non-préférentielle qui n'est utilisée qu'à titre alternatif ou secondaire soit exclusivement en condition face au vent soit suite à la fermeture ou l'indisponibilité temporaire de la piste préférentielle utilisée prioritairement.

Le document ICAO PANS-OPS relatif à la sélection préférentielle des pistes et aux composantes de vent (Doc 8168 Procédures pour les services de navigation aérienne, Exploitation technique des aéronefs, Volume III : Procédures d'exploitation technique des aéronefs, Section 9 Procédures d'atténuation du bruit) III-9-2-1 du 8/11/2018 No 1 et les recommandations de l'ICAO en matière d'utilisation de pistes préférentielles en vue de l'atténuation du bruit contenues dans les documents – ICAO, Procédures pour les services de navigation aérienne, Gestion du trafic aérien, 14<sup>ème</sup> édition, 2001 et ICAO, Procédures pour les services de navigation aérienne, Exploitation technique des aéronefs, Volume I procédures de vol, 5<sup>ème</sup> édition, 2006 :

**ICAO: DOC. 4444**

### Chapter 2

#### NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS AND ROUTES

##### 2.1 NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

2.1.1 *Preferred runway directions for take-off and landing, appropriate to the operation, are nominated for noise abatement purposes, the objective being to utilize whenever possible those runways that permit aeroplanes to avoid noise sensitive areas during the initial departure and final approach.*

2.1.2 *Runways should not normally be selected for preferential use for landing unless they are equipped with suitable glide path guidance, e.g. ILS, or a visual approach slope indicator system for operations in visual meteorological conditions.*

2.1.3 *A pilot in command can, for reasons of security, refuse to use a runway that has been proposed for noise abatement purposes*

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

2.1.4 *Noise abatement should not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances :*

*a) if the runway surface conditions are adversely affected (e.g. by snow, slush, ice or water, mud, rubber, oil or other substances) ;*

*b) for landing :*

*1) when the ceiling is lower than 150 m (500 ft) above aerodrome elevation, or if the visibility is less than (1 900 m) ; or*

*2) if the approach imposes vertical minima higher than 100 m (300 ft) above aerodrome elevation, and*

*i) when the ceiling is lower than 240 m (800 ft) above the aerodrome elevation ; or*

*ii) if the visibility is less than 3 000 m ;*

*c) for takeoff, if the visibility is less than 1 900 m ;*

*d) when wind shear has been reported or forecast or when adverse weather conditions, e.g. thunderstorms, are expected to affect the approach or departure ;*

*e) when the crosswind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt), or if the tailwind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt).*

Ces recommandations sont en cours de mise à jour au niveau de l'ICAO pour augmenter ces composantes de vent à 7 nœuds de vent arrière et 20 nœuds de vent traversier moyennant le respect de conditions techniques et de performances supplémentaires qui sont d'ailleurs remplies à l'Aéroport de Bruxelles-National ; puisque l'ICAO a adressé en date du 13 août 2009 une proposition de relèvement des composantes de vent à 7 nœuds de vent arrière, avec une proposition d'amendement à ses recommandations de procédures pour les services de la navigation aérienne et le management du trafic aérien, chapitre 7, procédures pour le service de contrôle des aéroports, point 7.2, sélection de la piste en service, document SP 59/4-09/62.

La commission de navigation aérienne de l'ICAO, par son document AN-WP/8549.PDP du 20 novembre 2011 a établi un rapport préliminaire à une proposition d'amendement au PANS-ATM relatif à la procédure de sélection de la piste utilisée qui prévoit une recommandation de 7 nœuds de vent arrière comme facteur déterminant dans le choix de la piste utilisée pour l'atténuation du bruit. Ce même amendement propose de signaler les rafales dans les bulletins météo à partir du moment où les rafales dépassent la vitesse de 5 nœuds. La Commission a autorisé la transmission de ces propositions aux états contractants ; l'ICAO a adressé aux États Membres en date du 28 février 2013 une proposition d'amendement aux Procédures des Services de Navigation Aérienne relatives à la sélection de la piste en service en fonction des critères de vent en proposant un relèvement de la valeur de vent arrière comme facteur déterminant dans le choix de la piste utilisée pour l'atténuation du bruit de 5 à 7 nœuds, et ce même amendement propose de signaler les rafales dans les bulletins météo à partir du moment où les rafales dépassent la vitesse de 5 nœuds. Les commentaires des États Membres relatifs à cet amendement étaient attendus pour le 14 juin 2013 et cet amendement devait entrer en vigueur pour le 13 novembre 2014.

L'annexe 3 de l'ICAO « *Meteorological Service for International Air Navigation* » reprend dans sa 17<sup>ème</sup> édition de juillet 2010 certaines définitions importantes quant à la manière de calculer le vent, les rafales et le vent en altitude :

- **Vent calme ou *wind calm*** : vent de moins d'1 noeud (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind) ;

- **Vent variable ou *light wind*** : vent de moins de 3 noeuds (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind) ;
- **Rafales de vent** : variation de la vitesse du vent moyen de 10 noeuds ou plus au cours des 10 dernières minutes (“variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 10 kt or more”) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c, 2) ;
- **Rafales de vent lorsque des procédures spéciales de moindre bruit sont appliquées** : variation de la vitesse du vent moyen de 5 noeuds ou plus au cours des 10 dernières minutes (“variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 5 kt or more when noise abatement procedures are applied”) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2°).

L'étude de sécurité sur la limite à 12 nœuds maximum de la petite rafale de vent arrière, réalisée le 14 septembre 2022 par le Médiateur Fédéral, confirme toutes les définitions ICAO et le fait qu'aucune nouvelle étude n'est nécessaire puisque l'instruction DGTA du 17 juillet 2013, la seule validée par les cours et tribunaux, est d'une part détaillée, motivée et claire; et d'autre part conforme à toutes les définitions de l'ICAO.

Aucune critique n'a d'ailleurs été formulée contre cette étude ; ni contre son contenu, ni contre ses conclusions.

De plus, le dernier Jugement du Tribunal de première instance, prononcé le vendredi 22 décembre 2023, confirme la légalité de l'instruction prise sous le Ministre Wathelet du 17 juillet 2013 et valide les conclusions de l'étude de sécurité du 14 septembre 2022 sur le fait que les définitions reprises dans l'instruction du 17 juillet 2013 sont conformes à la législation internationale, étant valides et légales.

## 4.17 Normes de vent

L'origine de la détermination d'une valeur de composante de vent pour l'utilisation des aéronefs et des pistes se trouve dans une décision de la Federal Aviation Agency (F.A.A.) des États-Unis et prise le 9 août 1960, et publiée au Federal Register du 13 août 1960 en page 7763 : F.A.A. Crosswind and Tailwind Take-Off and Landing limitations : “Unless a greater value has been demonstrated and approved, the maximum crosswind takeoff and landing component shall be 20 knots and the maximum tailwind takeoff and landing component shall be 10 knots”.

### 4.17.1 Evolution des valeurs des composantes

- **Du 20 mars 1972 au 11 juin 2003 :**

15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 8 nœuds de vent arrière (14.7 km/h), sans rafales selon AIP AD.2.EB- BR-10 point 5.2.a, dernière version publiée au 26 décembre 2002.

- **12.06.2003 :**

25 nœuds de vent latéral (46 km/h) et 10 nœuds de vent arrière (18.5 km/h), rafales comprises selon AIP amendement 06/2002, publié le 9 mai 2003, AD 2-EBBR 10, point 5.2.a Preferential Runway System.

- **19.02.2004 :**

15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales comprises selon AIP amendement 02/2004, publié 5 février 2004, AD 2-EBBR-16, point 7.2.a Preferential Runway System.

- **19.02.2004 :**

25 nœuds de vent latéral (46 km/h) et 10 nœuds de vent arrière (18.5 km/h), rafales comprises selon NOTAM A244/2004.

- **04.03.2004 :**

15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 10 nœuds de vent arrière (18.5 km/h), rafales comprises selon AIP amendement 03/2004, publié le 4 mars 2004.

- **05.03.2004 :**

15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 8 nœuds de vent arrière (14.7 km/h) rafales comprises selon NOTAM A291/2004, mais pendant la nuit (23h00 à 05h59 locales) la piste 20 est aussi désignée comme piste préférentielle pour les trafics partant vers les balises de LNO, SPI, SOPOK, PITES ou ROUSY. Cette version corrige l'amendement 03/2004 des AIP paru le 4 mars 2004 et qui devait entrer en vigueur dès le 18 mars 2004.

- **19.03.2004 :**

Le NOTAM A383/2004 confirme les valeurs de composantes de vent adoptées précédemment mais en restreint leur utilisation jusqu'au 22 mars 2004 à 22h59 locales.

- **22.03.2004 :**

15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales incluses pour les pistes 25R, 25L, 07L, 07R et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 0 nœud de vent arrière (0 km/h), rafales incluses pour les seules pistes 02 et 20 selon le NOTAM A385/2004.

- **13.05.2004 :**

15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales incluses pour les pistes 25R, 25L, 07L, 07R et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 0 nœud de vent arrière (0 km/h), rafales incluses pour les seules pistes 02 et 20 selon AIP amendement 05/2004, publié le 29 avril 2004, AD-2-EBBR-25, point 7.2.a et b Preferential Runway System.

- **27.05.2004 :**

15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales incluses pour les pistes 25R, 25L, 07L, 07R et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales incluses pour la piste 02/20 en atterrissage et en décollage de nuit ; et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 0 nœud de vent arrière rafales incluses pour la piste 02/20 en décollage de jour, selon le NOTAM A 668/2004.

- **17.03.2005 :**

20 nœuds de vent latéral (36.8 km/h) et 7 nœuds de vent arrière (12.95 km/h), rafales incluses pour les pistes 25R, 25L, 07L, 07R et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 5 nœuds de vent arrière (9.2 km/h), rafales incluses pour la piste 02/20 en atterrissage et en décollage de nuit ; et 15 nœuds de vent latéral (27.6 km/h) et 0 nœud de vent arrière, rafales incluses pour la piste 02/20 en décollage de jour, selon l'amendement 03/2005 des AIP.

- **01.07.2010 :**

7 nœuds de vent arrière définis avec une tolérance comprise de 2 nœuds :

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

- *When the runway is dry or wet and the crosswind component exceeds 15 kts (gusts included).*
- *When the runway is dry or wet and the tailwind component exceeds 7 kts (gusts included), including a buffer value of 2 kts.*
- *When the runways are contaminated or when braking action is less than good.*
- *When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.*
- *When pilots report excessive wind at higher altitudes.*
- *When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect arriving or de- parting traffic.*

*When the wind components exceed the indicated values, a runway more into wind will be assigned. However, RWY 07L/R will not be used for landing, except when no other suitable runway is available. In headwind configurations, the crosswind component is not a limiting factor when take-off is conducted on pilot’s responsibility and at ATC discretion.*

- **19.09.2013 (seule norme jugée légale et licite par les cours et tribunaux) :**

7 nœuds de vent arrière mais les rafales de 5 nœuds qui ne modifient pas la vitesse moyenne du vent sont acceptées sous 12 nœuds :

RWY in use		Tailwind	Tailwind gusts max.	Crosswind	Crosswind max.
	<b>01</b>	0 kts (VAR 0-3 kts)	5 kts	15 kts	20 kts
<b>PRS OFF</b>	<b>07R/L</b>	0 kts (VAR 0-3 kts)	5 kts	15 kts	20 kts
<b>PRS ON</b>	<b>19</b>	0 kts (VAR 0-3 kts)	5 kts	15 kts	20 kts
	<b>19</b>	7 kts	12 kts	15 kts	20 kts
	<b>25R/L</b>	7 kts	12 kts	15 kts	20 kts

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

- *When the runway 19 or 25R/L is dry or wet and the crosswind component exceeds 15 kt (gusts included until 20 kt).*
- *When the runway 19 or 25R/L is dry or wet and the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included until 12 kt).*
- *When the runway 19 or 25R/L is contaminated or when braking action is less than good.*
- *When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.*
- *When pilots report excessive wind at higher altitudes.*
- *When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect arriving or de- parting traffic.*

- o When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.

When the wind components exceed the indicated values and prevent from using the preferential runway system, the most suitable runway into the wind (01 North, 07R/L East or 19 South) will be assigned. However, RWY 01 and/or RWY 07L/R cannot be used as runway for landing, except when no other suitable runway is available.

Unless any relevant safety factor prevents it, non-preferential RWY 01 and RWY 07R/L are to be assigned for landing only when the wind components exceed the indicated values on the preferential runways 19 or 25R/L and in headwind configuration with tailwind components between 0 and maximum 3 knots (light wind).

In headwind configurations, the crosswind component is not a limiting factor when take-off is conducted on pilot's responsibility and at ATC discretion.

- **06.02.2014 (normes jugées illégales par les cours et tribunaux) :**

7 nœuds de vent arrière sur les pistes préférentielles :

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

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

- o When the crosswind component exceeds 20 kt (gusts included).
- o When the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included).
- o When the runways are contaminated or when braking action is less than good.
- o When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
- o When pilots report excessive wind at higher altitudes resulting in go-arounds.
- o When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect approaching arriving or departing traffic.
- o When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.
- o For landing, when the ceiling is lower than 1.500 m (500 ft) or the VIS is less than 190 m.
- o For departure, when the VIS is less than 1.900 m.

Gust components are derived from the maximum 3 second average wind speed which occurred during the last 10 minutes (or a shorter period in case of a marked discontinuity).



#### 4.17.2 Jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles du 22 décembre 2023

##### Article 159 de la Constitution belge

Les cours et tribunaux n'appliqueront les arrêtés et règlements généraux, provinciaux et locaux, qu'autant qu'ils seront conformes aux lois.

##### Jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles du 22 décembre 2023 :

« Après avoir écarté, sur pied de l'article 159 de la Constitution, en vue de la résolution du présent litige, l'application de l'instruction du 16 décembre 2013, de l'AIP du 3 avril 2014 qui se fonde sur celui-ci ainsi que du point III.b), dernier alinéa de l'instruction du 17 juillet 2013, en ce qu'il est interprété comme excluant la prise en considération de toutes les rafales inférieures à 12 nœuds, quelle que soit la vitesse moyenne du vent, et la tolérance de 2 nœuds à appliquer sur les valeurs maximales de vent observées.

Ordonne à l'État belge de prendre toutes les mesures nécessaires afin de mettre un terme concret et effectif à l'utilisation de la piste 01, telle qu'elle résulte de l'application de l'instruction du 16 décembre 2013 et, plus précisément, en ce que :

- La composante de vent arrière de 7 nœuds est interprétée et appliquée comme une composante de vent maxi- male, qui ne doit absolument pas être dépassée, alors qu'il s'agit d'une composante de vent moyen qui peut bien être atteinte (7 nœuds inclus) ;
- Toute variation du vent arrière moyen est prise en considération, aussi minime soit-elle, alors que seules les rafales au sens du § 4.1.5.2.c de l'Annexe 3 des recommandations de l'ICAO, soit une variation d'au moins 5 nœuds par rapport à la vitesse moyenne du vent, mesurée sur 3 secondes, doivent être prises en considération ;
- Les dérogations au PRS ont tendance à être fortement anticipées et maintenues bien au-delà de ce qui est nécessaire, alors que (i) l'anticipation ne peut excéder un délai maximal de 30 minutes, (ii) « lorsque les composantes de vent les valeurs indiquées et empêchent d'utiliser le système de pistes préférentielles, la piste la plus adaptée au vent (01 Nord, 07L/R Est ou 19 Sud) sera assignée. Toutefois, la piste 01 et/ou la piste 07L/R ne peuvent pas être utilisées comme piste d'atterrissage, sauf si aucune autre piste appropriée n'est disponible. À moins qu'un facteur de sécurité pertinent ne l'empêche, les pistes non préférentielles 01 et 07L/R ne doivent être affectées à l'atterrissage que lorsque les composantes de vent dépassent les valeurs indiquées sur les pistes préférentielles 19 ou 25R/L et en configuration de vent de face avec des composantes de vent arrière comprises entre 0 et 3 nœuds maximum (vent léger) », et (iii) le retour au PRS doit se faire aussi rapidement qu'opérationnellement possible ;
- Seules les prévisions météorologiques sont parfois prises en considération pour justifier une dérogation au PRS ou le refus d'y revenir, alors que skeyes doit comparer en permanence les prévisions météorologiques et les mesures de vent sur chaque piste, en conformité avec l'instruction du 17 juillet 2013 ; la décision de changer de piste pour un motif lié au dépassement d'une composante de vent doit s'appuyer sur un historique récent des vents et sur des prévisions météorologiques endéans un délai maximal de 30 minutes.

A défaut de satisfaire à la condamnation reprise ci-avant, condamne l'État belge au paiement d'une astreinte de €20.000 par jour d'utilisation de la piste 01, avec un maximum de €2.000.000, pour chaque journée de 24h (de 00h01 à 24h00) où il sera constaté qu'il a été dérogé que PRS alors qu'aucun élément objectif ne permettrait de le justifier qu'il s'agisse :

- Des composantes de vent, sachant que celles-ci doivent être interprétées conformément à ce qui a été rappelé ci-avant et en conformité avec l'instruction du 15 mars 2012, telle que clarifiée par l'instruction du 17 juillet 2013 (sous réserve du point III.b), dernier alinéa de cette instruction ;
- La composante de vent arrière de 7 nœuds inclus, rafales comprises, est une valeur de vent moyen, cette composante peut bien être atteinte ;
- Seules les rafales au sens du § 4.1.5.2.c) de l'Annexe 3 des recommandations de l'ICAO, soit une variation d'au moins 5 nœuds par rapport à la vitesse moyenne du vent, mesurée sur 3 secondes, sont prises en considération ;
- Le délai d'anticipation pour un changement de piste est de trente minutes maximum ;
- « Lorsque les composantes de vent dépassent les valeurs indiquées et empêchent d'utiliser le système de pistes préférentielles, la piste la plus adaptée au vent (01 Nord, 07R/L Est ou 19 Sud) sera assignée. Toutefois, la piste 01 et/ou la piste 07L/R ne peuvent pas être utilisées comme piste d'atterrissage, sauf si aucune autre piste appropriée n'est disponible. À moins qu'un facteur de sécurité pertinent ne l'empêche, les pistes non préférentielles 01 et 07R/L ne doivent être affectées à l'atterrissage que lorsque les composantes de vent dépassent les valeurs indiquées sur les pistes préférentielles 19 ou 25R/L et en configuration de vent de face avec des composantes de vent arrière comprises entre 0 et 3 nœuds maximum (vent léger) » ;
- Le retour au PRS doit se faire aussi rapidement qu'opérationnellement possible ;
  - o De la contamination d'une piste préférentielle ou lorsque le freinage y est moins que « bon » ;
  - o De demandes successives de pilotes en vue d'obtenir un changement de piste pour des raisons de sécurité ;
  - o De rapports de pilotes signalant un vent excessif à des altitudes plus élevées ;
  - o D'un cisaillement de vent signalé ou prévu, ou lorsque des orages sont susceptibles d'affecter le trafic à l'arrivée ou au départ ;
  - o De travaux en cours sur l'une des pistes incluses dans le système de pistes préférentielles ;
  - o Ou de tout autre motif visé expressément par l'instruction du 15 mars 2012, telle que clarifiée par l'instruction du 17 juillet 2013 (sous réserve de son point III.b), dernier alinéa). »

## 4.18 Base juridique des dispositions en matière de normes de vent et de sélection des pistes en Belgique

### En matière de droit aérien en Belgique :

La base des instructions ministérielles qui établissent les procédures aéronautiques (choix des pistes, normes de vent, détermination des procédures d'atterrissage et de décollage, description des trajectoires d'atterrissage et de décollage) repose sur les textes législatifs suivants :

- **Loi du 27 juin 1937** portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne :
  - **Art.5 § 1.** *Seront de même édictées par arrêté royal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation, aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires auxquels est soumise l'utilisation de ces domaines et services publics.*
- **Arrêté royal du 15 mars 1954** réglementant la navigation aérienne, Moniteur belge du 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.*
- **Arrêté royal du 15 septembre 1994** fixant les règles de l'air, Moniteur belge du 1er décembre 1994, abrogé par l'arrêté royal du 19 décembre 2014 :
  - **Article 48 :** *L'autorité responsable de la fourniture de services de la circulation aérienne fixe les procédures que les contrôleurs de la circulation aérienne sont tenus d'appliquer.*
- **Arrêté royal du 19 décembre 2014** relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne :
  - **Article 2 § 2 :** *Les délimitations de la région d'information de vol de Bruxelles ainsi que celles des régions de contrôle, des zones de contrôle, des routes à service consultatif, des routes ATS, des zones de circulation d'aérodrome et des classes d'espaces aériens ATS comprises dans l'espace aérien défini au § 1er sont fixées par décision du Ministre ou du directeur général.*
  - **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 réglementées. Elles sont définies par le directeur général, qui précise, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant la circulation aérienne.*
- **Arrêté royal du 11 juin 2023** portant exécution du règlement (UE) n° 598/2014 du parlement européen et du conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, Moniteur belge du 2 août 2023.

## 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 1<sup>er</sup>** : *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 § 1<sup>er</sup>** : *AIP, Aeronautical Information Publication (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'État conformément à l'annexe 15 à la Convention de Chicago.*
  - **Article 3 § 1<sup>er</sup>** : *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 § 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>** : *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 § 1<sup>er</sup>** : *Belgocontrol établit des procédures CDO (Continuous Descent Operations) à l'Aéroport de Bruxelles-National sur les pistes préférentielles.*
  - **Article 21 § 1<sup>er</sup>** : *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 du 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.*

## En matière d'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.*

## En terme de non-survol de certaines parties du Royaume :

- **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 Ciernon (article 1<sup>er</sup>). 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 précité, 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 1<sup>er</sup>). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1<sup>er</sup>, 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.*
- **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 1<sup>er</sup>). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1<sup>er</sup>, les aéronefs tenus de se conformer aux prescriptions et instructions du service de contrôle de la circulation aérienne (article 2).*

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, article 2** : Les délimitations de la région d'information de vol de Bruxelles ainsi que celles des régions de contrôle, des zones de contrôle, des routes à service consultatif, des routes ATS, des zones de circulation d'aérodrome et des classes d'espaces aériens ATS comprises dans l'espace aérien défini au § 1<sup>er</sup> sont fixées par décision du Ministre ou du directeur général et l'article 5 prévoit que: « *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 réglementées. Elles sont définies par le directeur général, qui précise, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant la circulation aérienne* ».

## 4.19 Courrier du Service de Médiation suite au document « Windnormen in het preferentiële banenstelsel op de luchthaven Brussels-Nationaal » du bureau néerlandais « To70 »

En date du 3 décembre 2024, le courrier suivant a été adressé au bureau néerlandais « To70 » :



**Monsieur Adrian YOUNG**  
**Senior Aviation Consultant**

To70 Belgium  
Haag 74  
3930 Hamont-Achel

Bruxelles-National, le mardi 3 décembre 2024  
Référence : P/PhT/2024-12/7425-P

### Concerne : votre document n° 23.399.01 de mars 2024

Monsieur,

La présente vous est adressée conformément à la loi et aux dispositions réglementaires relatives au fonctionnement et missions du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

J'ai pris connaissance, via un site internet privé et donc non officiel, de votre document n° 23.399.01 de mars 2024 intitulé dans sa version originale « Windnormen in het preferentiële banenstelsel op de luchthaven Brussel-Nationaal » et tiens en tant que spécialiste du droit aérien, des procédures aéronautiques et des normes de vent à vous faire part de mes nettes réserves quant au contenu de votre résumé et de mon avis totalement négatif sur vos conclusions.

Tout d'abord, il n'est pas normal de prendre connaissance de ces pages sans nous les avoir transmises.

Ensuite, les remarques suivantes s'imposent :

1. Votre société To70 ne peut d'aucune façon traiter de façon autonome et impartiale une telle étude pour le SPF Mobilité, à partir du moment où vous êtes également le consultant d'autres organes de pouvoir ou de décision diamétralement opposés au pouvoir fédéral central. En effet, vous vous trouvez dans une situation pleine et totale de conflits majeurs d'intérêts en étant déjà les clients de Brussels Airport Company, du Gouvernement flamand, de la Province du Brabant flamand et de l'Overlegcommissie Luchthaven Vlaams-Brabant ; alors que ces entités ne disposent constitutionnellement d'aucune prérogative en matière d'établissement des règles techniques réglant l'utilisation de Bruxelles-National, les lois spéciales du 8 août 1980 priment sur toute autre considération ;
2. Curieusement, dès le début de l'analyse, vous émettez immédiatement des considérations curieuses sous « Achtergrond » ce qui démontre la partialité de votre analyse totalement partielle ;
3. Vous prétendez que l'arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 22 octobre 2020 aurait demandé « un retour à la situation d'avant l'instruction du 16 décembre 2013 » ; ce qui est une curieuse vision d'un arrêt de justice qui est bien opposable et qui n'est pas négociable ; la justice ne demande pas, elle juge et ordonne. Tout comme vous ignorez l'arrêt du Conseil d'État du 22 mai 2017 et le Jugement du Tribunal de première instance du 22 décembre 2023 ;
4. skeyes n'a pas accepté, à raison, de vous rencontrer puisque vous n'êtes pas agréé pour les audits ;

1



 [airportmediation.be](https://airportmediation.be)  
 [airportmediation@mobilit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilit.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024



 [airportmediation.be](https://airportmediation.be)  
 [airportmediation@mobilit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilit.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

5. Vous n'avez à aucun moment pris contact avec le Service Fédéral de Médiation pour parcourir l'historique de ce dossier ainsi que disposer de toutes les études adéquates ;
6. Vous ne retenez qu'une et une seule étude, celle d'Airsight, la seule à ne pas avoir été validée par le Gouvernement Fédéral, et vous oubliez les études suivantes qui ont été approuvées par les Ministres et leurs experts : Il faut considérer l'ensemble des 5 études spécifiques qui ont été réalisées en vue de déterminer les valeurs idéales de composantes de vent à l'Aéroport de Bruxelles-National :
  - **A.A.C.** : « Safety case study on cross and tailwind criteria », réalisée pour le compte de Brussels Airport Company en date du 12 mai 2004, et qui recommande une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière pour la piste 25R/L ;
  - **DGTA** : « Étude des performances pour des composantes de 7 nœuds de vent arrière et de 20 nœuds de vent traversier pour une utilisation préférentielle des pistes 25 et 07 (R&L) de l'Aéroport de Bruxelles-National », réalisée par la DGTA pour le compte du gouvernement belge en date du 10 janvier 2005, et qui recommande une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière pour la piste 25R/L ;
  - **AIRSIGHT** : « Study on the maximum wind component figures applicable to the use of runways at the Brussels National Airport », réalisée pour le compte du Gouvernement Fédéral belge en date du 24 septembre 2009, et qui recommande une valeur de composante de 5 nœuds de vent arrière pour la piste 25R/L, cette étude n'a PAS été validée par le Gouvernement ;
  - **ENVISA** : « Étude d'utilisation de la piste 20 à Bruxelles-National », réalisée pour la DGTA en date du 3 juillet 2013 ; et qui recommande de limiter le tonnage des avions au décollage sur la piste 20 à maximum 80 tonnes si une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière est définie sur la piste 20 au décollage, étude validée par le gouvernement le 10 juillet 2013 ;
  - **TOUWAIDE** : « Étude de sécurité sur la limite à 12 nœuds maximum de la petite rafale de vent arrière » qui distingue parfaitement les notions de vitesse moyenne, de vitesse maximale, de petite rafale de vent sous 5 nœuds qui ne modifie pas la vitesse moyenne de vent et de vent qui souffle en rafales. Cette étude qui n'a jamais été contestée ou critiquée démontre que la limite à 12 nœuds de petite rafale ne crée aucun problème de sécurité ;
7. Vous prétendez, à tort, que l'instruction du 17 juillet 2013 imposerait de continuer à voler jusqu'à une composante de vent arrière de 12 nœuds de vitesse moyenne du vent, c'est FAUX. Cette instruction, d'ailleurs validée par le Conseil d'État, le Tribunal de première instance et la Cour d'Appel de Bruxelles, définit bien ce seuil de 12 nœuds de vitesse, comme étant 12 nœuds maximum de petite rafale instantanée de moins de 3 secondes observée au cours des 2 dernières minutes et qui ne modifie PAS la vitesse moyenne du vent ; on reste bien à un vent de vitesse moyenne de maximum 7 nœuds avec des petites rafales sous 5 nœuds qui n'entrent pas en ligne de compte ;
8. La norme de vent fut de 10 nœuds de vent arrière, rafales comprises, entre le 12 juin 2003 et le 19 février 2004 ; à la demande des compagnies aériennes, sans aucune réaction des pilotes alors que les petites rafales instantanées de vent ne modifiant pas la vitesse moyenne du vent n'étaient pas prises en compte sous un maximum de 15 nœuds (10 + 5 nœuds) ;
9. L'association des pilotes BeCA a accepté le 11 mai 2004 la norme de 7 nœuds sur base des conditions supplémentaires définies dans l'étude A.A.C. de 2004 ;

2



 [airportmediation.be](http://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobilif.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilif.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES



 [airportmediation.be](http://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobilif.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilif.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

10. Tout au long de votre document vous entretenez une confusion regrettable entre la vitesse moyenne du vent, la vitesse maximale du vent, et le vent qui souffle en rafale, sans jamais évoquer la notion de *gusts* lorsque des procédures NADP sont publiées—à savoir que la petite rafale instantanée ne doit pas être prise en compte sous 5 nœuds lorsqu'elle ne modifie pas la vitesse moyenne du vent ;
11. Vous vous trompez dans la définition des recommandations ICAO en matière de normes de vent qui ne sont recommandables, sans statut de norme ou d'obligation, que pour les pistes préférentielles anti-bruit, définition qui ne correspond pas aux pistes 25R/L de Bruxelles-National. Ce sont bien des recommandations puisque les aéroports de Orly et de Charleroi appliquent une norme de 8 nœuds sans rafales et le comble, le principal aéroport des Pays-Bas dont le mode de fonctionnement ne devrait pas vous être inconnu applique une norme de 7 nœuds mais en ne prenant en compte que les rafales au-delà de 10 nœuds : « gusts below 10 KT shall not be taken into account » (norme non contestée d'ailleurs aux Pays-Bas). Les aéroports de Palma de Mallorca, de Madrid et de Lanzarote ont bien une norme de 10 nœuds sans comptabilisation des rafales de vent ;
12. Vous n'établissez aucune différence entre les pistes, alors que les 07R/L sont toujours utilisées en VOR pour l'atterrissage, que l'ILS de la piste 01 est de catégorie I et que la piste 01/19 est la plus courte et en pente sans aucune aire de sécurité, et que les équipements RESA et EMAS ne sont pas installés en bout de piste 19. Les 3 pistes de Bruxelles- National ne sont donc absolument pas comparables entre elles ;
13. Vous ne faites aucune référence au Règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances, alors que des procédures d'approche conformes aux exigences de la spécification relative à l'approche RNP devaient être mises en œuvre aux bouts des pistes d'aéroports au plus tard pour le 25 janvier 2024 sur toutes les pistes de Bruxelles-National ;
14. Vous n'avez pas retenu les restrictions opérationnelles de l'étude A.A.C. de 2004 quant aux conditions d'utilisation de la piste de décollage 19 (« not a mature runway ») ;
15. Vous n'évoquez jamais le fait que la valeur de composante de vent à Bruxelles-National a été pendant 30 ans et sans la moindre contestation de 8 nœuds sans prise en compte des rafales ;
16. Vous ne prenez pas en compte les arrêtés royaux, qui sont une base légale indiscutable, qui établissent une capacité opérationnelle horaire de 74 mouvements par heure à garantir pour l'écoulement du trafic à Bruxelles-National ; dès lors seules les pistes 25R/L correspondent à la définition de pistes capacitaires pour gérer le maximum de trafic :
  - **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 garantit la capacité déclarée des pistes [...] à septante-quatre mouvements coordonnés par heure » avec la possibilité de « porter la capacité déclarée des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National à quatre-vingts mouvements coordonnés par heure » ;
  - **Article 24 § 1er de l'arrêté royal du 25 avril 2014** portant approbation du troisième contrat de gestion conclu entre l'État belge et Belgocontrol : « Belgocontrol garantit la capacité déclarée des pistes à l'Aéroport de Bruxelles-National, en tant qu'aéroport entièrement coordonné, de 74 mouvements coordonnés par heure » ;

3



 [airportmediation.be](https://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobililit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobililit.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES



 [airportmediation.be](https://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobililit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobililit.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

10. Tout au long de votre document vous entretenez une confusion regrettable entre la vitesse moyenne du vent, la vitesse maximale du vent, et le vent qui souffle en rafale, sans jamais évoquer la notion de *gusts* lorsque des procédures NADP sont publiées—à savoir que la petite rafale instantanée ne doit pas être prise en compte sous 5 nœuds lorsqu'elle ne modifie pas la vitesse moyenne du vent ;
11. Vous vous trompez dans la définition des recommandations ICAO en matière de normes de vent qui ne sont recommandables, sans statut de norme ou d'obligation, que pour les pistes préférentielles anti-bruit, définition qui ne correspond pas aux pistes 25R/L de Bruxelles-National. Ce sont bien des recommandations puisque les aéroports de Orly et de Charleroi appliquent une norme de 8 nœuds sans rafales et le comble, le principal aéroport des Pays-Bas dont le mode de fonctionnement ne devrait pas vous être inconnu applique une norme de 7 nœuds mais en ne prenant en compte que les rafales au-delà de 10 nœuds : « gusts below 10 KT shall not be taken into account » (norme non contestée d'ailleurs aux Pays-Bas). Les aéroports de Palma de Mallorca, de Madrid et de Lanzarote ont bien une norme de 10 nœuds sans comptabilisation des rafales de vent ;
12. Vous n'établissez aucune différence entre les pistes, alors que les 07R/L sont toujours utilisées en VOR pour l'atterrissage, que l'ILS de la piste 01 est de catégorie I et que la piste 01/19 est la plus courte et en pente sans aucune aire de sécurité, et que les équipements RESA et EMAS ne sont pas installés en bout de piste 19. Les 3 pistes de Bruxelles- National ne sont donc absolument pas comparables entre elles ;
13. Vous ne faites aucune référence au Règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances, alors que des procédures d'approche conformes aux exigences de la spécification relative à l'approche RNP devaient être mises en œuvre aux bouts des pistes d'aéroports au plus tard pour le 25 janvier 2024 sur toutes les pistes de Bruxelles-National ;
14. Vous n'avez pas retenu les restrictions opérationnelles de l'étude A.A.C. de 2004 quant aux conditions d'utilisation de la piste de décollage 19 (« not a mature runway ») ;
15. Vous n'évoquez jamais le fait que la valeur de composante de vent à Bruxelles-National a été pendant 30 ans et sans la moindre contestation de 8 nœuds sans prise en compte des rafales ;
16. Vous ne prenez pas en compte les arrêtés royaux, qui sont une base légale indiscutable, qui établissent une capacité opérationnelle horaire de 74 mouvements par heure à garantir pour l'écoulement du trafic à Bruxelles-National ; dès lors seules les pistes 25R/L correspondent à la définition de pistes capacitaires pour gérer le maximum de trafic :
  - **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 garantit la capacité déclarée des pistes [...] à septante-quatre mouvements coordonnés par heure » avec la possibilité de « porter la capacité déclarée des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National à quatre-vingts mouvements coordonnés par heure » ;
  - **Article 24 § 1er de l'arrêté royal du 25 avril 2014** portant approbation du troisième contrat de gestion conclu entre l'État belge et Belgocontrol : « Belgocontrol garantit la capacité déclarée des pistes à l'Aéroport de Bruxelles-National, en tant qu'aéroport entièrement coordonné, de 74 mouvements coordonnés par heure » ;

3



 [airportmediation.be](http://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobilif.gov.be](mailto:airportmediation@mobilif.gov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

- **Vent variable ou *light wind*** : vent de moins de 3 nœuds (*ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind*) ;
  - **Rafales de vent** : variation de la vitesse du vent moyen de 10 nœuds ou plus au cours des 10 dernières minutes (« variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 10 kt or more »), (*ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c, 2*) ;
  - **Rafales de vent lorsque des procédures spéciales de moindre bruit sont appliquées** : variation de la vitesse du vent moyen de 5 nœuds ou plus au cours des 10 dernières minutes (« variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 5 kt or more when noise abatement procedures are applied »), (*ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2°*) ;
29. Vous n'analysez jamais la notion de différence entre les vitesses moyennes et maximales du vent, et vous n'évoquez ni les changements de pistes, ni les anticipations, ni les estimations météo, ni les prévisions, ni le retour instantané au PRS dès que la composante de vent retombe sous une vitesse moyenne inférieure à 7 nœuds ;
30. Vous ne mentionnez pas la réflexion toujours en cours au sein de l'ICAO de modifier la recommandation de 5 à 7 nœuds (document AN-WP/8549.PDP du 20 novembre 2011) ;
31. Vous n'avez pas analysé les diverses décisions de justice relatives aux normes de vent, et faites fi de cette jurisprudence qui doit pourtant s'appliquer pleinement à Bruxelles-National ;
32. Vous ne signalez pas que l'instruction du 17 juillet 2013 a bien été validée par l'étude de sécurité du bureau EGIS-AVIA ;
33. Vous ne signalez pas que l'instruction curieuse et secrète du 16 décembre 2013 n'a pas été approuvée par le Membre du Gouvernement Fédéral qui avait la Mobilité dans ses attributions, ni le fait que cette instruction n'a jamais été validée par la moindre étude de sécurité ;
34. Vous ignorez divers incidents réels qui se sont produits à Bruxelles-National, comme par exemple :
- **20 mai 1993** : le DC 10 de la compagnie SCIBE F-ODLZ volant pour Air Zaïre réalise une mauvaise interception de l'ILS en atterrissage sur la piste 02 (actuellement la piste 01), et s'est trouvé en plein brouillard au-dessus des Cliniques Saint-Luc de Woluwe-Saint-Lambert à une altitude d'interception fort basse ;
  - **7 juillet 2004** : *tail strike* d'un Avro RJ 100 de SN Brussels Airlines en bout de la piste 25R ;
  - **9 novembre 2004** : l'Airbus A-330-300 de SN Brussels Airlines rentrant d'Afrique se voit imposer d'atterrir par mauvaise visibilité sur la piste 02 (actuellement la piste 01) en fonction du Plan Anciaux, le pilote n'intercepte pas la piste, fait un *go around*, demande d'atterrir sur la piste 25L avec 5,5 nœuds de vent arrière, ce qui lui est refusé, et se voit contraint d'atterrir à l'Aéroport d'Ostende ;
  - **28 janvier 2006** : abordage évité en finale à Stockel dans l'axe de la piste d'atterrissage 02 (actuellement la piste 01) entre un MD-11 d'EVA AIR Cargo suivi à 4 NM par un

5



airportmediation.be  
 airportmediation@mobilit.fgov.be

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
 Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
 Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

Boeing 757 de DHL ralentissant son vol pour éviter les turbulences de sillage du MD-11 suivi à 2 NM par un MD-80 d'Alitalia, la séparation entre le DHL et Alitalia étant de 2 NM et verticalement entre 400 et 700 pieds, l'Alitalia a quitté l'axe d'interception de la piste ;

- **31 août 2006** : décollage depuis la piste 20 (actuellement la piste 19) avec panne d'un réacteur après le décollage d'un Airbus A.330 assurant le vol SN351 de SN Brussels Airlines vers Kinshasa avec maintien d'une altitude de 1.500 pieds avant de revenir atterrir ;
- **27 octobre 2008** : *tail strike* du Boeing 747-228F OO-CBA de CARGO B en bout de la piste 25R ;
- **5 octobre 2016** : collision au sol évitée entre un Embraer ERJ-195 d'Air Dolomiti effectuant le vol DLH4TX décollant de la piste 07R sans autorisation alors que l'Airbus A.320 d'Aer Lingus effectuant le vol EIN638 atterrissait sur la piste 01 ;
- **23 février 2018** : abordage évité entre un Embraer ERJ-125 d'Air Europa Express-AEA1171 et un Airbus A320 Lufthansa-DLH4Y décollant tous deux depuis la piste 07R avec séparation verticale de 600 pieds et horizontale de 1,36 NM ;

35. Vous entretenez, tout comme la direction commerciale de Brussels Airport Company, une confusion totalement incompréhensible et d'autant regrettable entre les notions de niveau de bruit (réglementation fédérale du niveau individuel de chaque avion, son Quota Count ou QC) et de norme de bruit (réglementation régionale du bruit mesuré au sol à l'immission).

Pour toutes ces raisons, et encore beaucoup d'autres, en tant que spécialiste du droit aérien et des normes de vent, en tant que Médiateur Fédéral pour le Transport Aérien depuis 23 ans, je ne puis d'aucune façon accepter, valider, approuver votre document n° 23.399.01 de mars 2024 intitulé dans sa version originale « Windnormen in het preferentiële banenstelsel op de luchthaven Brussel-Nationaal » qui à mes yeux est tout sauf scientifique, n'est pas une étude contenant trop de manquements et d'erreurs que pour en attribuer un critère scientifique.

Je demande donc au Gouvernement Fédéral et au SPF Mobilité de rejeter la totalité de votre « étude n° 23.399.01 » et de ne pas la prendre en considération pour tous les motifs évoqués supra.

Une analyse plus détaillée faisant l'objet d'une décision du Collège des Médiateurs-Aériens vous sera prochainement également dûment notifiée à cet égard.

6

 **airportmediation**

 [airportmediation.be](https://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobilit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilit.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

90

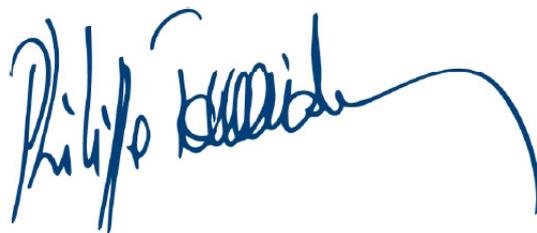
 **airportmediation**

 [airportmediation.be](https://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobilit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilit.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

Je vous prie de croire à l'assurance de ma considération distinguée.



**Philippe TOUWAIDE**

Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Médiateur du Gouvernement Fédéral - SPF Mobilité et Transports  
Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime  
Journaliste AJPBE accrédité n°2275

7

 **airportmediation**

 [airportmediation.be](https://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobilite.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilite.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

 **airportmediation**

 [airportmediation.be](https://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobilite.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilite.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

## 4.20 Le système du « Quota Count » la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National

L'accord gouvernemental du 11 février 2000 prévoit l'instauration de mesures de réduction des nuisances sonores qui portent directement sur les avions.

Ces mesures peuvent revêtir trois formes différentes :

- Soit l'interdiction d'accéder à l'Aéroport de Bruxelles-National pour les avions bruyants, entre autre par le biais d'un quota de bruit maximum (QC = Quota Count) par mouvement ;
- Soit l'instauration d'un quota de bruit global par saison ;
- Soit des mesures d'encouragement.

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 Bruxelles-National à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2001.

L'objectif d'un quota par mouvement consiste à diminuer les pics sonores. En 2000 le niveau de bruit individuel d'avions desservant l'Aéroport de Bruxelles-National la nuit se situait à plus de 50,0.

L'arrêté ministériel du 26 octobre 2000, paru au Moniteur belge du 17 novembre 2000, approuve le règlement de B.I.A.C. concernant l'instauration d'un système de quotas acoustiques pendant la nuit en déterminant la quantité maximale de bruit autorisée la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National.

L'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation et l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National complètent ces dispositions.

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

Les avions ayant un chiffre individuel de QC supérieur à 12,0 sont interdits de vol la nuit (de 23h00 à 06h00) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2003. Le quota de bruit maximal était encore de 20,0 en juin 2001.

Cela implique que certains types d'avions équipés d'une technologie obsolète ou dont la masse au décollage dépasse largement la moyenne, ne sont plus autorisés. Cette mesure contraignante ne peut être respectée que de deux manières :

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

Depuis le 31 octobre 2004, la période de 06h00 à 07h00 locales, dite « petit matin », est également reprise par une interdiction d’opérer à tout décollage dont le niveau de bruit individuel sera supérieur au QC 24,0. Cela signifie que des avions de type Boeing 747-200, 300 et 400 et Tristar L101 ne peuvent plus décoller entre 06h00 et 06h59 locales.

La dernière modification des niveaux individuels de bruit des avions (QC) date du 25 octobre 2009.

La proposition du Ministre Gilkinet du 14 juillet 2023, non suivie d’effets réels, suggérait d’établir un quota saisonnier global de 0,0 QC ; ce qui revenait de facto à interdire tous les vols de nuit.

#### **4.20.1 Avions interdits la nuit (de 23h00 à 05h59) à l’Aéroport de Bruxelles-National**

- 1<sup>er</sup> juillet 2001, les avions qui ont un quota de bruit de 20,0 et plus
- 1<sup>er</sup> juillet 2002, les avions qui ont un quota de bruit de 16,0 et plus
- 1<sup>er</sup> janvier 2003, les avions qui ont un quota de bruit de 12,0 et plus
- 1<sup>er</sup> janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 8,0 et plus

#### **4.20.2 Avions interdits le matin (de 06h00 à 07h00) à l’Aéroport de Bruxelles-National**

- 31 octobre 2004, les avions qui ont un quota de bruit de 24,0 et plus
- 1<sup>er</sup> janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 12,0 et plus

#### **4.20.3 Avions interdits le jour (de 07h00 à 21h00) à l’Aéroport de Bruxelles-National**

- 1<sup>er</sup> janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 48,0 et plus

#### **4.20.4 Avions interdits le soir (de 21h00 à 23h00) à l’Aéroport de Bruxelles-National**

- 1<sup>er</sup> janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 24,0 et plus

## AIP : EBBR AD 2.21 Noise Abatement Procedures

### 1 GENERAL

#### 1.1 Noise Restrictions

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

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

Exemptions may be granted for:

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



RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

<b>QC DEPARTURES 0 - 4,0</b>	
Airbus A220-300	0,3 - 1,0
Embraer E190 E2	0,5
Embraer E195 E2	0,5 - 0,6
Airbus 20 Neo	0,6 - 0,8
Bombardier A220-100	0,6
Boeing 737-Max 8	0,7 - 1,2
Airbus 21 Neo	1,1 - 1,8
Bombardier CRJ-900	1,2 - 1,4
Embraer ERJ 175	1,2 - 2,1
Airbus A319	1,3 - 3,3
Bombardier CRJ-1000	1,3 - 1,6
Boeing 737-700	1,4 - 3,9
Airbus A320	1,5 - 3,6
Boeing 737-Max 9	1,5
Embraer ERJ 190	1,5 - 2,9
Airbus A350-900	1,8 - 2,5
Boeing 737-400	1,8 - 3,0
Boeing 757-200	1,9 - 5,2
Boeing 787-800	1,9 - 3,8
Embraer ERJ 195	1,9 - 2,6
Boeing 737-800	2,0 - 3,9
Boeing 787-900	2,8 - 3,8
Airbus A321-200	3,0 - 6,0
Boeing 787-10 Dreamliner	3,5 - 3,8
<b>QC DEPARTURES 4,1 - 8,0</b>	
Airbus A300-600	4,1 - 6,7
Boeing 767-300	6,0 - 14,1
Airbus A330-200	7,7 - 13,2
Airbus A330-300	7,7 - 12,6
<b>QC DEPARTURES 8,1 - 12,0</b>	
Boeing 747-800	8,2 - 8,4
Boeing 777F, 777-300	11,0 - 11,9

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

## 4.21 Les types d'avions

Certaines catégories d'avions, plus que d'autres, génèrent d'importantes nuisances sonores, volent plus bas et sont donc plus bruyants. Le bruit émis d'un avion dépend également de sa motorisation, du nombre de réacteurs, de son poids au décollage et également de facteurs externes comme la température, la pression atmosphérique, la puissance libérée au décollage et de la longueur disponible pour décoller (TORA).

Les documents FAA-N JO 7110.525 du 8 avril 2010 et ICAO DOC 4444 PANS-ATM classifient les avions selon leur poids mais pour **des raisons de turbulences.**

Les avions gros-porteurs sont définis comme étant ceux d'un poids maximum au décollage (MTOW) supérieur à 136 tonnes.

*The ICAO wake turbulence category (ITC) is entered in the appropriate single character wake turbulence category indicator in Item 9 of the ICAO mode/ flight plan form and is based on the maximum certificated take-off mass, as follows:*

- *H (Heavy) aircraft types of 136 000 kg (300 000 lb) or more;*
- *M (Medium) aircraft types less than 136 000 kg (300 000 lb) and more than 7000 kg (15 500 /b); and*
- *L (Light) aircraft types of 7 000 kg (15 500 lb) or less*



AIRPLANE TYPE	MTOW	AVERAGE AIRPLANE AGE IN YEARS
Bombardier CRJ-900	37 - 38 tons	
Embraer ERJ 175	37 - 39 tons	
Bombardier CRJ-1000	39 - 41 tons	
Embraer ERJ 190	45 - 55 tons	
Embraer ERJ 195	49 - 53 tons	
Embraer E190 E2	54 tons	
Embraer E195 E2	57 - 62 tons	
Bombardier A220-100	58 tons	
Airbus A220-300	60 - 68 tons	
Boeing 737-700	60 - 80 tons	
Boeing 737-400	63 - 69 tons	
Airbus A319	64 - 77 tons	
Airbus A320	67 - 78 tons	
Boeing 737-800	67 - 80 tons	
Boeing 737-Max 8	69 - 83 tons	
Airbus 20 Neo	74 - 79 tons	
Airbus A321-200	80 - 94 tons	
Airbus 21 Neo	89 - 97 tons	
Boeing 737-Max 9	89 tons	
Boeing 757-200	100 - 116 tons	28,1
Airbus A300-600	153 - 172 tons	29
Boeing 767-300	173 - 188 tons	23,8
Airbus A330-300	218 - 238 tons	14,3
Boeing 787-800	220 - 228 tons	10,4
Airbus A330-200	227 - 242 tons	15,5
Boeing 787-900	240 - 255 tons	6,3
Boeing 787-10	251 - 255 tons	4,8
Airbus A350-900	255 - 280 tons	6,5
Boeing 777F	313 - 348 tons	8,7
Boeing 777-300	341 - 352 tons	11
Boeing 747-400	395 - 413 tons	25,9
Boeing 747-800	443 - 448 tons	11,7
Airbus A388	575 tons	10,9

RECENT AIRPLANES

Les principaux avions qui font l'objet de plaintes sont, de façon non exhaustive :

- Les Boeing 767, 777 et 787 ;
- Les Airbus A.330 et A.340 ;
- Les Boeing cargo 747 ;
- Le Boeing cargo 777 volant de nuit sur base d'un calcul limité de poids ;
- Certains avions militaires C130, C17, C5 Galaxy, KC 135 et Boeing 707 AWACS.

L'avion le plus vieux venu à Bruxelles-National en 2024 était un Boeing 767 qui a atterri à Bruxelles-National la nuit du 28 mars 2024 pour le compte de DHL. Cet avion a été mis en service le 4 juin 1983 et au moment de l'atterrissage avait donc presque 41 ans !

En réponse à un propos précédent du CEO de Brussels Airport Company dans L'Echo du 12 janvier 2024, que « les oublient que les avions sont beaucoup moins bruyants qu'en 2000 », le Médiateur a informé les responsables de Brussels Airport Company de cet incident par mail :

Philippe Touwaide  
Aan: arnaud.feist@brusselsairport.be; Benjamin Werrebrouck <benjamin.werrebrouck@brusselsairport.be>; Laurent Wischhoff <laurent.wischhoff@brusselsairport.be>; marleen.vandendriessche@brusselsairport.be; christel.vandenhouten@brusselsairport.be  
CC: Koen Mils  
Do 2024 03 28 16:09

Madame, Monsieur,

Arnaud Feist dans l'Echo du 12/01/2024 : "les gens oublient que les avions sont beaucoup moins bruyants qu'en 2000".

Pourtant cette nuit un avion de presque 41 ans a atterri à Bruxelles-National.

Record battu : ce Boeing 767 qui a atterri cette nuit à Bruxelles-National pour le compte de DHL a été mis en service le 4 juin 1983, bientôt 41 ans ! Ce qui prouve qu'il faut nettoyer et renouveler la flotte des avions qui volent de nuit à Bruxelles-National.

Il vaut mieux donc ne pas affirmer que les gens oublient que les avions sont beaucoup moins bruyants qu'en 2000, puisque c'est faux et mensonger.



Bàv, - Mvg, - K.R, -

Philippe TOUWAIDE

Remarquons que le Boeing 737-400 SF de la compagnie espagnole SWIFT AIR immatriculé EC-MFE, opérant pour DHL et mis en service le 6 octobre 1993, s'est écrasé le 24 novembre 2024 sur une habitation proche de l'aéroport de Vilnius.

Cet avion fréquentait régulièrement Bruxelles-National, dont la dernière fois le 22 novembre 2024 soit deux jours avant l'accident fatal.

- 2024-09-03 – 23:05:00
- 2024-09-05 – 23:13:00
- 2024-09-11 – 04:19:00
- 2024-09-11 – 22:15:00
- 2024-09-13 – 04:07:00
- 2024-09-17 – 23:05:00
- 2024-09-19 – 22:58:00
- 2024-09-24 – 23:06:00
- 2024-09-26 – 23:12:00
- 2024-10-01 – 23:02:00
- 2024-10-03 – 22:58:00
- 2024-10-08 – 23:08:00
- 2024-10-10 – 23:04:00
- 2024-10-15 – 23:02:00
- 2024-10-18 – 00:02:00
- 2024-10-22 – 22:22:00
- 2024-10-24 – 04:07:00
- 2024-10-24 – 22:14:00
- 2024-11-05 – 04:26:00
- 2024-11-05 – 22:43:00
- 2024-11-22 – 04:10:00

## 4.22 Cartographie ou cadastre du bruit

Une cartographie claire et précise des zones survolées, et des quartiers impactés, n'existe toujours pas et n'a pas encore été réalisée.

Pourtant, la notification de la décision prise par le Conseil des Ministres du Gouvernement Fédéral en date du **3 décembre 2003** et relative à l'organisation des vols autour de Bruxelles-National précisait bien :

« Le Conseil marque son accord sur le rapport annexé, étant entendu que le régime y approuvé et auquel sera immédiatement donné exécution, est à considérer comme un régime provisoire qui sera réexaminé après évaluation complète et validation du cadastre de bruit sur une période suffisamment longue ».

## Résumé de la décision du Conseil des Ministres :

- Régime **provisoire**
- Décision à **réexaminer**
- **Evaluation complète**
- **Validation par un cadastre de bruit**

Le Service de Médiation, depuis 2002, plaide pour la réalisation d'une cartographie complète de la situation des survols autour de Bruxelles-National, seule garantie d'obtenir une vision claire et sans détours de la situation exacte quartier par quartier, commune par commune.

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 informations non-fondées et subjectives.

Pour avancer dans le dossier, puisque la cartographie n'avait toujours pas été rédigée depuis décembre 2003, le Médiateur Fédéral a présenté une cartographie complète en date du 3 août 2022, afin de disposer d'une base correcte des communes survolées. Aucune critique n'a été émise ni concernant le contenu de la cartographie ni sur sa réalisation. Cette cartographie fait donc foi.

## 4.23 Études de sécurité

Il faut considérer que **5 études spécifiques** ont été réalisées en vue de déterminer les valeurs idéales de composantes de vent à l'Aéroport de Bruxelles-National :

- **A.A.C.** : « Safety case study on cross- and tailwind criteria », réalisée pour le compte de Brussels Airport Company en date du 12 mai 2004, et qui recommande une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière pour la piste 25R/L ;
- **DGTA** : « Etude des performances pour des composantes de 7 nœuds de vent arrière et de 20 nœuds de vent traversier pour une utilisation préférentielle des pistes 25 et 07 (R&L) de l'Aéroport de Bruxelles-National », réalisée par la DGTA pour le compte du gouvernement belge en date du 10 janvier 2005, et qui recommande une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière pour la piste 25R/L ;
- **AIRSIGHT** : « Study on the maximum wind component figures applicable to the use of runways at the Brussels National Airport », réalisée pour le compte du Gouvernement Fédéral belge en date du 24 septembre 2009, et qui recommande une valeur de composante de 5 nœuds de vent arrière pour la piste 25 R/L, cette étude n'a pas été validée par le Gouvernement ;
- **ENVISA** : « Etude d'utilisation de la piste 20 à Bruxelles-National », réalisée pour la DGTA en date du 3 juillet 2013 ; et qui recommande de limiter le tonnage des avions au décollage sur la piste 20 à maximum 80 tonnes si une valeur de composante de 7 nœuds de vent arrière est définie sur la piste 20 au décollage, étude validée par le gouvernement le 10 juillet 2013 ;

- **TOUWAIDE** : « Etude de sécurité sur la limite à 12 nœuds maximum de la petite rafale de vent arrière » réalisée le 14 septembre 2022 à la demande du SPF Mobilité et Transports ; et qui conclut que « La norme de vent est le nœud du problème, au plus cette norme sera basse au plus on changera de pistes, au plus elle sera proche des 10 nœuds maximum, au plus on stabilisera l'utilisation des pistes désignées comme préférentielles et on favorisera un sens unique d'utilisation du trafic aérien ».

Cette dernière étude présente l'impact du mode de calcul de la norme de vent (en langage aéronautique « les valeurs de composantes de vent ») sur le choix des pistes, les différentes options dans la détermination de la norme (avec ou sans prise en compte des petites rafales instantanées), la législation en vigueur, les recommandations ICAO, la définition d'un système préférentiel et les recommandations pour les pistes utilisées pour l'atténuation du bruit.

Le Jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles, en date du vendredi 22 décembre 2023, confirme en tous points l'analyse et les conclusions de cette étude de sécurité.

#### 4.24 Traînée de condensation ou contrails

Une **traînée de condensation**, appelé cirrus homogenitus dans le nouvel Atlas international des nuages de 2017, est un nuage qui se forme à l'arrière d'un avion. Ce phénomène physique, qui dépend de phénomènes atmosphériques complexes, a été étudié dès les années 1950 et provient de la condensation de la vapeur d'eau émise par les moteurs d'avion à très haute altitude. Le phénomène est encore plus prévalent si l'air est déjà sursaturé. Sont aussi employées les expressions traînées de vapeur, traînées blanches ou encore **contrails** (pour **condensation trails**).

Les traînées se produisent généralement à partir de 8.000 mètres d'altitude si le taux d'humidité est de plus de 68 %, et la température inférieure à -39 °C, sur des noyaux de congélations fournis en grande partie par les gaz de combustion. Elles s'estompent en général rapidement par sublimation mais peuvent se transformer, dans certaines conditions d'hygrométrie et de température, en nuages artificiels analogues à des cirrus allongés. Ces nuages artificiels peuvent alors couvrir de vastes surfaces de ciel, notamment dans l'hémisphère nord. Ils peuvent persister durant plusieurs heures, parfois plusieurs dizaines d'heures.

La formation des traînées change l'albédo de l'atmosphère et l'augmentation du trafic aérien mondial produit ainsi un effet sur les échanges énergétiques de l'atmosphère, d'autant plus que le transport aérien tend à augmenter. Ces traînées, par leurs impacts en termes d'effet de serre doubleraient la responsabilité du trafic aérien en termes de contribution au réchauffement, augmentant ainsi une part qu'on estimait autrefois faible par rapport à d'autres modes de transport.

La présence de traînées de condensation est habituellement précisée par le sigle COTRA, contraction de l'expression anglaise Condensation TRails Aloft, dans un rapport météorologique METAR.<sup>3</sup>

Ces traînées sont donc uniquement provoquées par des survols d'avions à haute altitude, et sont surtout bien visibles dans d'excellentes conditions climatiques avec un grand beau temps offrent un ciel bleu dégagé sans aucun nuage.

<sup>3</sup> Wikipedia, Traînée de condensation, [https://fr.wikipedia.org/wiki/Traînée\\_de\\_condensation](https://fr.wikipedia.org/wiki/Traînée_de_condensation)

## 4.25 Fonds pour l'atténuation des nuisances dans le voisinage de l'Aéroport de Bruxelles-National – FANVA

### 4.25.1 Création

La loi du 12 août 2000 (MB 31.08.2000, page 29.922) portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses, a créé un fonds budgétaire organique 33-4, soit le Fonds pour l'Atténuation des Nuisances dans le Voisinage de l'Aéroport de Bruxelles-National (FANVA), article 232.

#### Nature des recettes affectées au Fonds FANVA :

Les amendes et droits d'utilisation identifiés par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres ainsi que les versements de B.I.A.C. au Trésor qui en résulteraient.

Documents parlementaire **DOC 50 1447/004**, Budget des voies et moyens, pages 69-70 sur les fonds budgétaires :

*« À l'issue du Conseil des Ministres du 1er juin 2001, a été rappelée la décision de créer le fonds FANVA ainsi que la décision d'instaurer une redevance de bruit de 25 francs le jour et de 30 francs la nuit, par passager ou par 100 kg de cargo. La Cour des comptes constate que le projet de budget pour 2002 ne reprend pas ce fonds dans les tableaux budgétaires, sans toutefois que son existence légale ait été supprimée ».*

### 4.25.2 Financement

Accord de gouvernement du 22 février 2002 : points 6.1 et 6.2 :

6.1 Pour ce qui est de la **zone d'isolation**, le scénario suivant est retenu (voir annexe 2): une combinaison OMS de maximum 10 manifestations = 45 dB(A) L<sub>Amax</sub> et maximum 5 manifestations de = 50 dB(A) L<sub>Amax</sub> (sur une période de cinq jours) , tous deux combinés avec un Laeq moyen de 26 dB(A) (sur une période de sept jours) compte tenu d'une isolation naturelle d'une maison de 25 dB(A). L'objectif d'isolation dans le cadre duquel il est tenu compte de l'isolation réelle de la maison est un résultat maximal de L<sub>Amax</sub> 45 dans la chambre à coucher, compte tenu d'un nombre de dépassements admis tel qu'indiqué plus haut et de l'existence de normes d'immission régionales.

6.2 Les gouvernements concernés approuvent la proposition avancée par le Gouvernement Fédéral telle que formulée à l'annexe 3. S'agissant de la mise en œuvre concrète du programme d'isolation. Cette proposition porte entre autres sur la structure et la gestion du programme et comporte des garanties pour le financement, sa mise au point dans les temps et l'association des communes dans le cadre de cette question. Avant de franchir cette étape, les gouvernements concernés conviennent des principes suivants:

- Le programme d'isolation ne vaut que pour le parc d'habitations existant à la date d'entrée en vigueur de la norme d'isolation que les Régions doivent intégrer au plus vite dans leur réglementation en matière de construction de nouvelles habitations ;
- Il convient de mettre au point une procédure sur la base de critères objectifs, afin que les contours arrêtés sur la base de simulations soient adaptés à la situation concrète sur le terrain ;

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

- Il convient également de clarifier qui décide de répondre à l'offre, le propriétaire ou le locataire; les gouvernements souscrivent au principe selon lequel le locataire doit au besoin pouvoir obliger le propriétaire à répondre à la proposition d'isolation; la problématique du logement social doit également être abordée dans ce cadre ;
- L'isolation concerne les chambres à coucher; cette notion doit être définie juridiquement de manière correcte ;
- Le financement du programme d'isolation est, en fonction des contours, assumé par le propriétaire à concurrence de 15%, 10% ou 0% (pour les deux zones situées le plus au cœur) ;
- Afin d'éviter des problèmes juridiques et pratiques, la norme d'isolation restera constante pendant la mise en œuvre du projet d'isolation ;
- La tarification convenue par le gouvernement avec B.I.A.C. ne peut plus être augmentée; B.I.A.C. ne peut pas davantage assumer la charge de dette additionnelle pour accélérer la mise en œuvre du programme; il y a lieu d'élaborer à cette fin un mécanisme qui, sans entraver la position financière de B.I.A.C., permet la mise en œuvre accélérée du programme ainsi que son financement alternatif par le biais d'un préfinancement public ou une garantie publique. De là la distinction opérée entre d'une part, une société de financement (ISOL-FIN) au sein de laquelle les autorités publiques disposent d'une majorité afin que les dettes ne soient pas imputables à B.I.A.C. et, d'autre part, une société d'exploitation (ISOL-EX) permettant néanmoins de garantir un fonctionnement souple et qui exécute le programme arrêté par ISOL-FIN.

#### 4.25.3 Suppression

Ce fonds a été supprimé le 5 mars 2002 en exécution de la décision du Conseil des Ministres du 27 avril 2001 d'en transférer les missions à B.I.A.C., y compris les flux financiers. B.I.A.C. (devenue par après Brussels Airport Company) n'a jamais exécuté ce fonds ni alimenté le fonds.

#### 4.25.4 Questions parlementaires

##### Sénat de Belgique, question n° 4-4093 du 14 août 2009 :

Aucune activité n'a été enregistrée pour ce fonds organique. Le solde des moyens disponibles est par conséquent « nihil ».

##### Sénat de Belgique, question n° 4-4820 du 22 octobre 2009 :

Les arrêtés d'exécution n'ont pas été pris. Pas de décision de principe d'une taxe bruit.

## 4.26 Le principe de la dispersion sans mesure préalable d'accompagnement constitue une faute et donc est interdit par décision de justice

Disperser les trajectoires d'avions par une modification de l'utilisation des pistes utilisées sans enquêtes et sans études préalables et appropriées des effets de la décision, sans aucune mesure d'accompagnement ou de compensation pour l'utilisation plus intense de la piste nouvellement utilisée, est une inertie de l'État belge qui est constitutive de faute.

Une lecture honnête et indépendante en déduit que toute dispersion sans enquêtes préalables, sans études préalables et sans mesures d'accompagnement préalables est interdite, puisque constitutive de faute.

L'État belge, seule autorité à décider de l'utilisations des pistes et des routes, dans le respect des principes élémentaires de base du droit administratif ne peut mentir ni ne commettre intentionnellement de faute.

Dès lors, toutes choses égales par ailleurs et dans l'état actuel de la législation, la dispersion est interdite, car c'est un principe qui est et reste fautif.

## 4.27 Capacité opérationnelle des pistes

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 § 1<sup>er</sup>** 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 TKOFF	35
25L single TKOFF	35
07L single TKOFF	32

SOURCE : SKEYES, rapport capacité opérationnelle 2014

## 4.28 Trafic aérien: nos principaux lieux d'observation

Certains lieux, plus que d'autres, se prêtent à une parfaite observation du trafic aérien, par une vue dégagée, souvent en hauteur, qui offre une excellente visibilité de tous les survols, et parfois même en provenance de plusieurs pistes, ce qui les rend d'autant plus appropriés :

- Beersel : Sanatoriumstraat
- Bruxelles-Ville, Haren : Harenberg gare RER
- Bruxelles-Ville, Neder-Over-Heembeek : Trassersweg
- Dilbeek : Berchemstraat, pont au-dessus du Ring R.0
- Haut-Ittre : rue de Wauthier-Braine, fin du Ring R.0
- Holsbeek : Chartreuzenberg
- Holsbeek : Kasteel van Horst
- Huldenberg : Smeysberg
- Leefdaal : Langestraat, Bois de Leefdaal
- Lennik : Kwadestraat
- Meise : Humbeekstraat
- Meise : Mankevosstraat / Heirbaan
- Overijse : Terhulpensteenweg
- Sterrebeek : Oude Keulseweg, pont au-dessus du Ring R.0
- Tielt-Winge : Observatoire Vlooybergtoren
- Waterloo : Route du Lion, Butte du Lion
- Wemmel : Windberg
- Woluwe-Saint-Pierre : Corniche Verte, balise O.M 01
- Zaventem : Zeven Tommen, seuil de la piste 01



RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

## 5. CARTES ET SCHÉMAS DES COMMUNES SURVOLÉES

Conformément à notre mission d'information sur les trajectoires suivies par les avions, telle que définie dans l'article 1<sup>er</sup> l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National mais aussi aux articles 3 § 1<sup>er</sup> 3°, 3 § 2 5° et 7° de la loi du 28 avril 2010, nous avons entrepris une description approximative des communes survolées tant à l'atterrissage qu'au décollage par les mouvements d'avions opérés à l'Aéroport de Bruxelles-National, et ce sur base des tracés radar que nous recevons.

Nous attirons particulièrement l'attention sur le fait que la trajectoire suivie par un avion dépend d'un nombre important de facteurs complémentaires (type d'avion, nombre de moteurs, destination, charge en kérosène, poids au décollage, température extérieure, visibilité, pression atmosphérique, conditions météorologiques, humidité de l'air, etc.) ce qui a comme répercussion que les trajectoires « idéales » sont données à titre purement indicatif. **Un même avion ne survolera jamais deux fois exactement le même endroit, toutes choses étant égales par ailleurs.**

Le système préférentiel des pistes 25R/L est toujours établi sous réserve de la disponibilité des pistes pour cause de travaux et d'entretien ou de conditions météorologiques défavorables.

De même, **pour des raisons de sécurité**, le service chargé du contrôle aérien peut à tout moment imposer ou recommander des trajectoires directes (*radar vectoring*) ou procédures différentes par rapport à celles « idéales » décrites, sans autre explication ni commentaire.

**Nous réitérons donc les plus nettes réserves sur la description de ces trajectoires, elles ne sont qu'indicatives : un couloir aérien est très large et n'est pas délimité par des talus comme l'est une autoroute.**

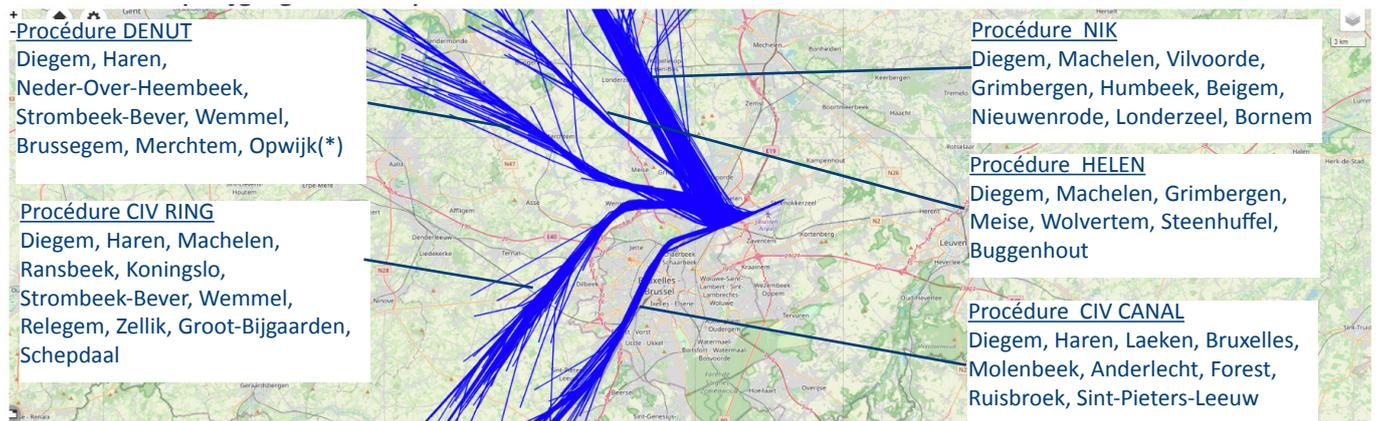
De ce fait, il n'existe PAS à proprement parler de « route aérienne », puisqu'il s'agit d'une procédure publiée qui n'est ni délimitée par une clôture ni définie comme un couloir. Pour ces motifs, nous évoquerons prioritairement des procédures aéronautiques et non des routes aériennes, car le terme « route » donne l'impression d'une délimitation physique dans l'espace aérien, ce qui n'est pas du tout le cas.

Seules les procédures de précision RNAV qui font évoluer les avions par des points obligatoires de survol, pourraient être qualifiées de « routes » ce qui est le cas de la procédure CIV 1 K qui survole le Canal de Bruxelles.

Les procédures conventionnelles de décollage ont été remplacées le 5 octobre 2023 par des procédures RNAV/PBN sauf pour les décollages depuis la piste 01.

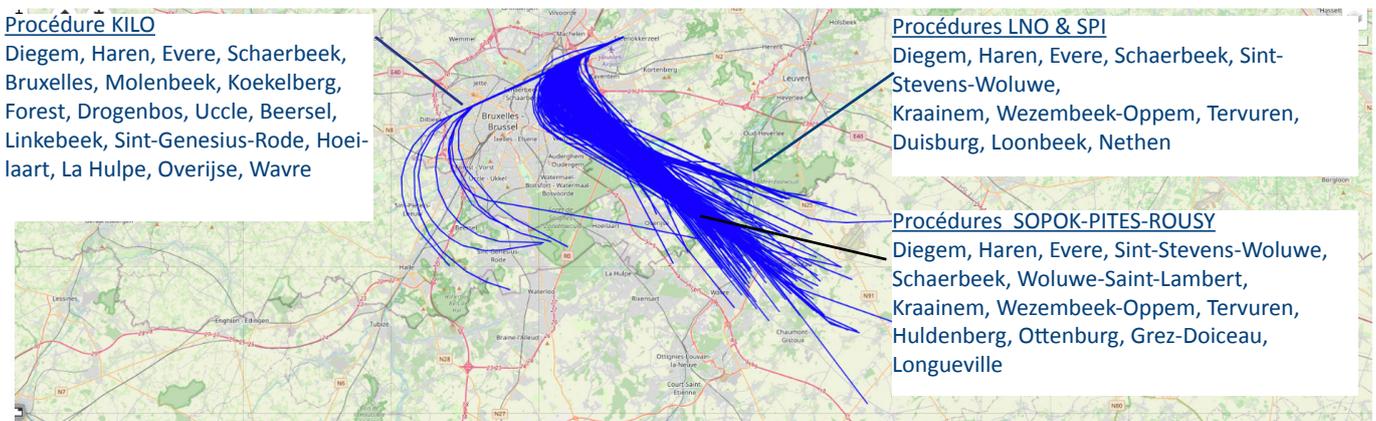
## 5.1 Cartes des utilisations préférentielles

- Décollages piste 25R sur virage à droite et «tout droit»

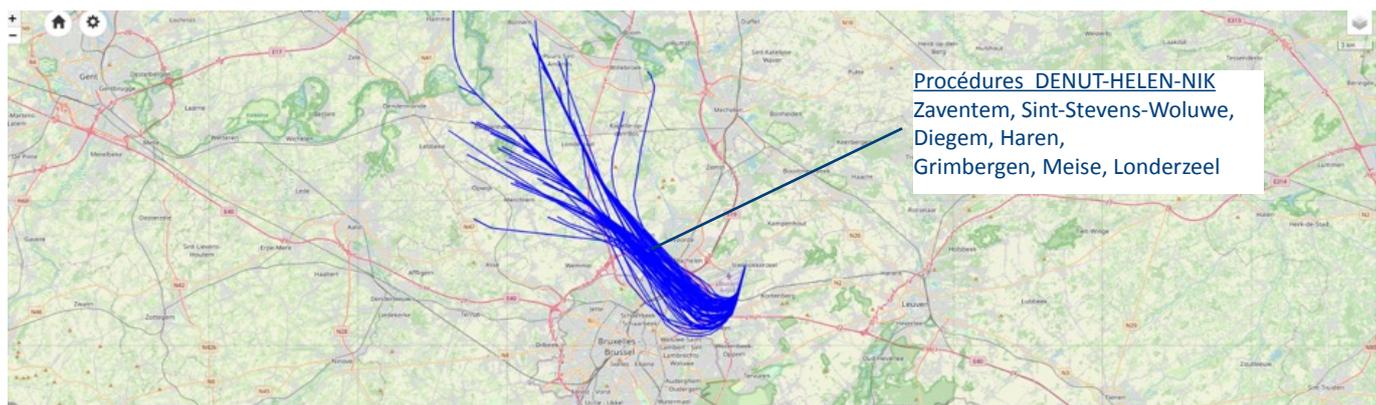


(\*) La liste des communes et sous-communes survolées est non exhaustive et fournie à titre indicatif

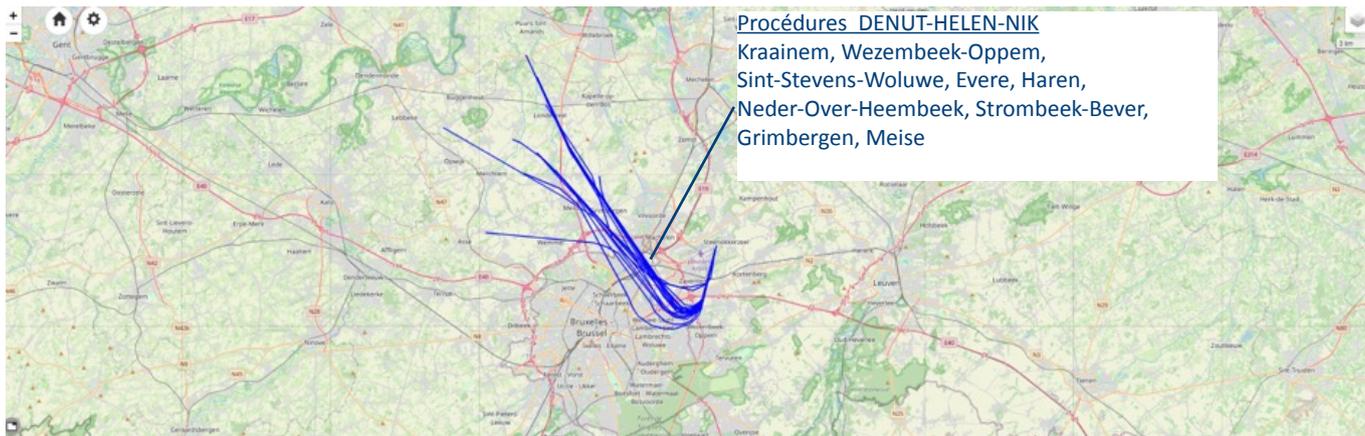
- Décollages piste 25R sur virage gauche à 1.700 et 4.000 pieds



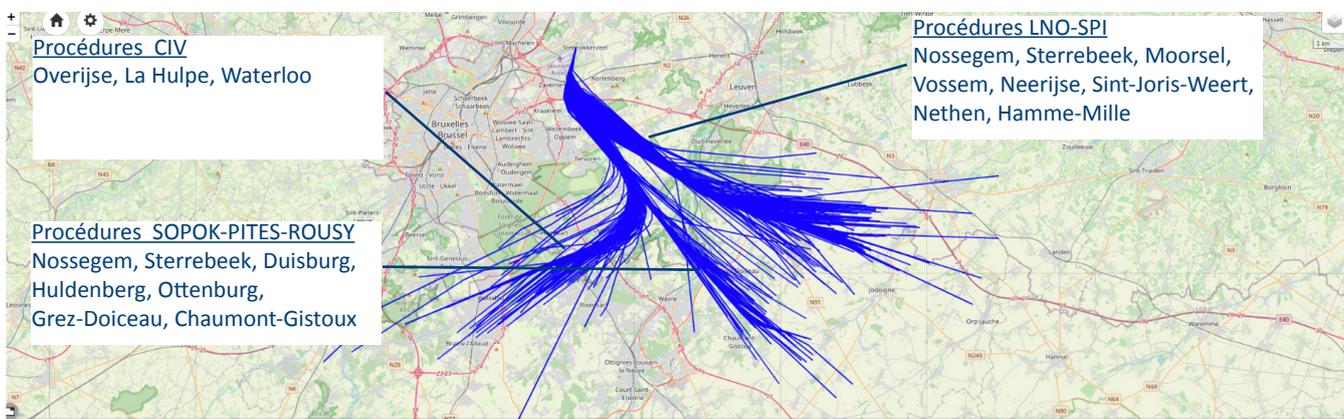
- Décollages piste 19 avec virage droite en procédure NOVEMBER (virage 700 pieds *single runway*)



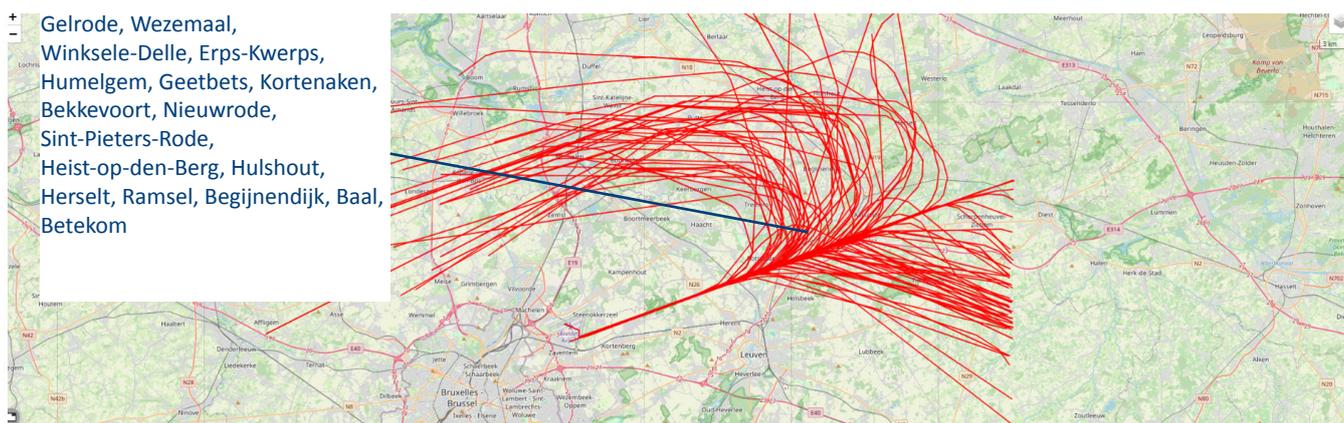
- Décollages piste 19 avec virage droite en procédure LIMA (virage 1.700 pieds)



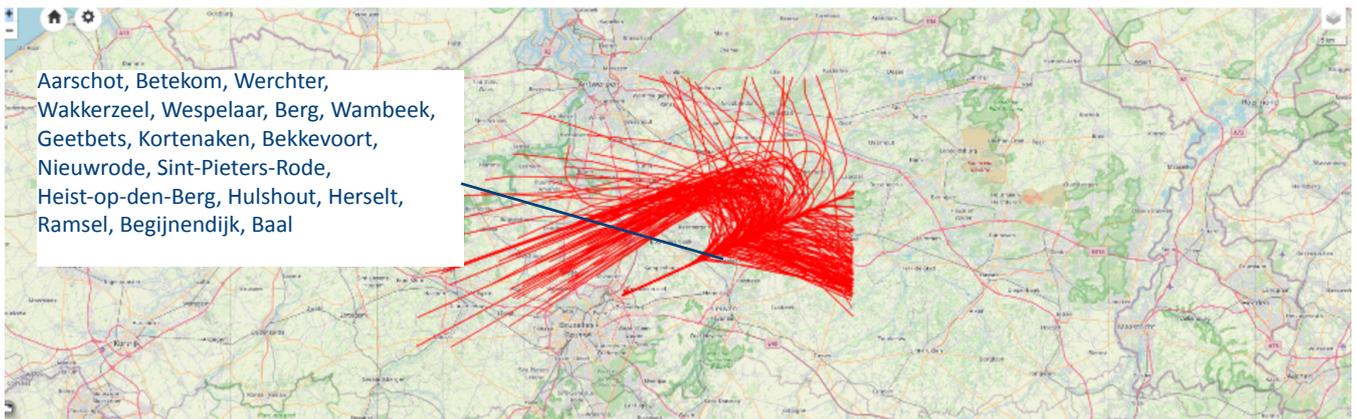
- Décollages piste 19 avec virage gauche en procédure LIMA (virage 700 pieds)



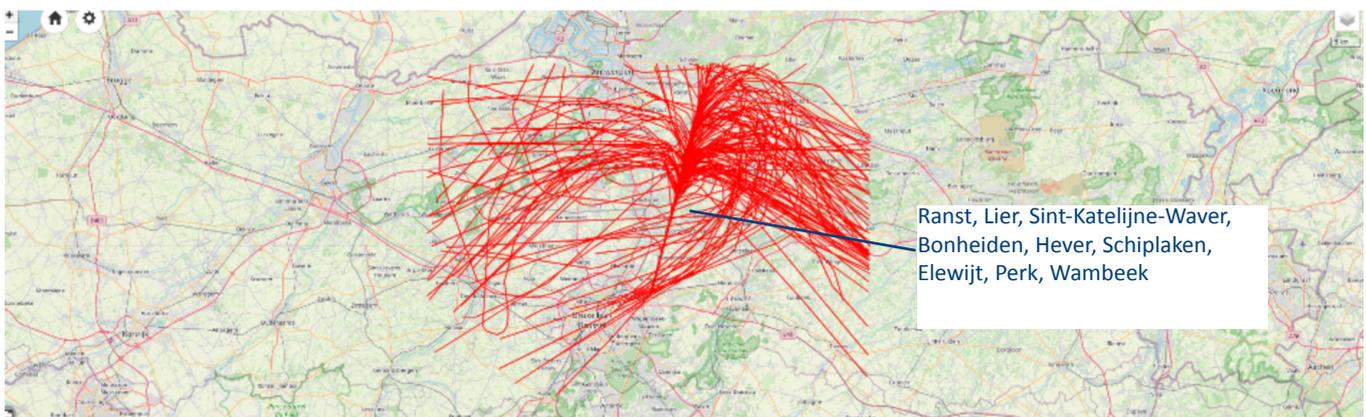
- Atterrissages piste 25L



- Atterrissages piste 25R

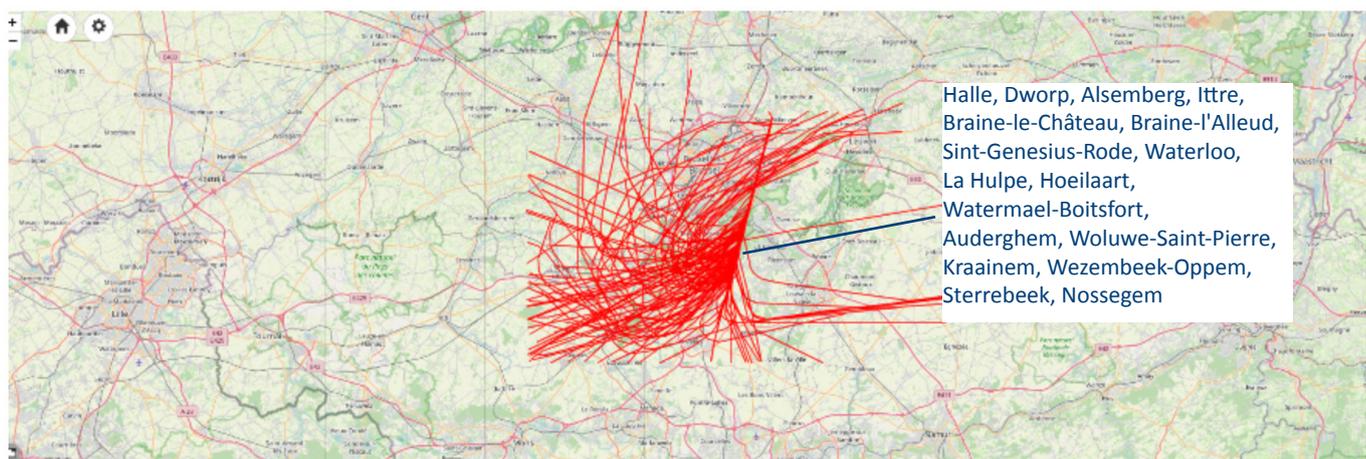


- Atterrissages piste 19

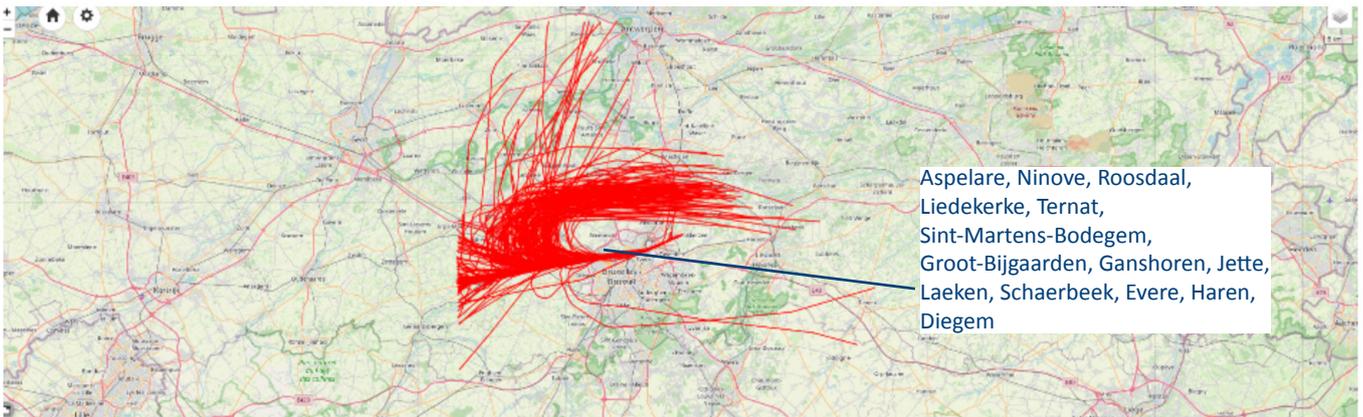


## 5.2 Cartes des utilisations alternatives non-préférentielles

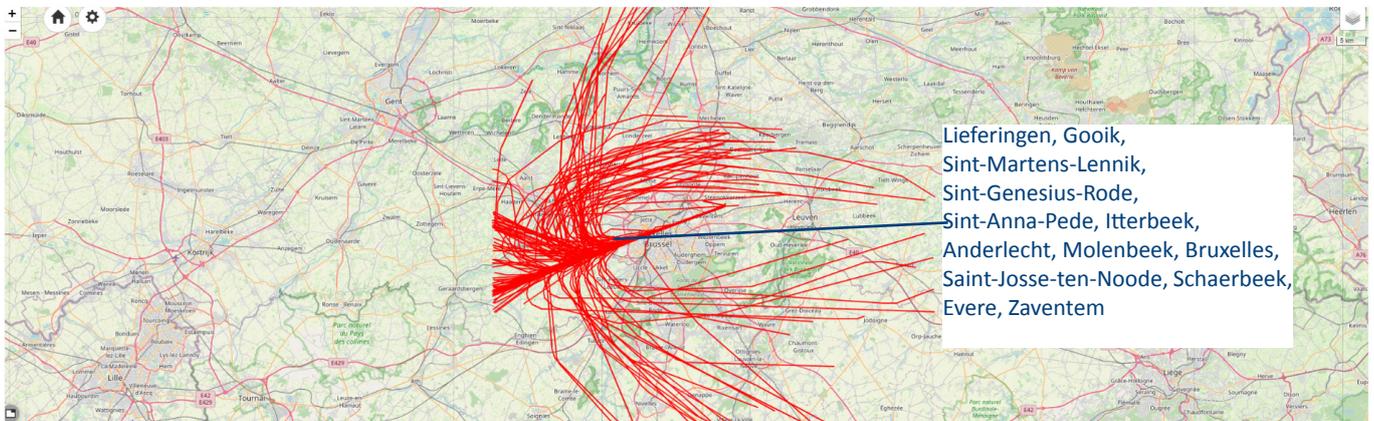
- Atterrissages piste 01



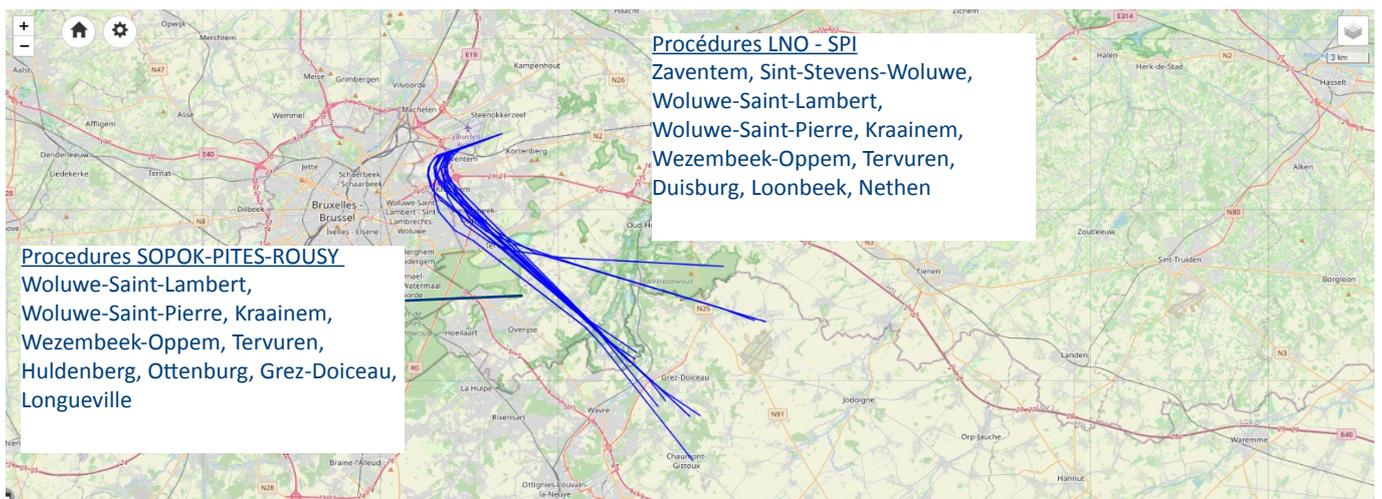
- Atterrissages piste 07L VOR



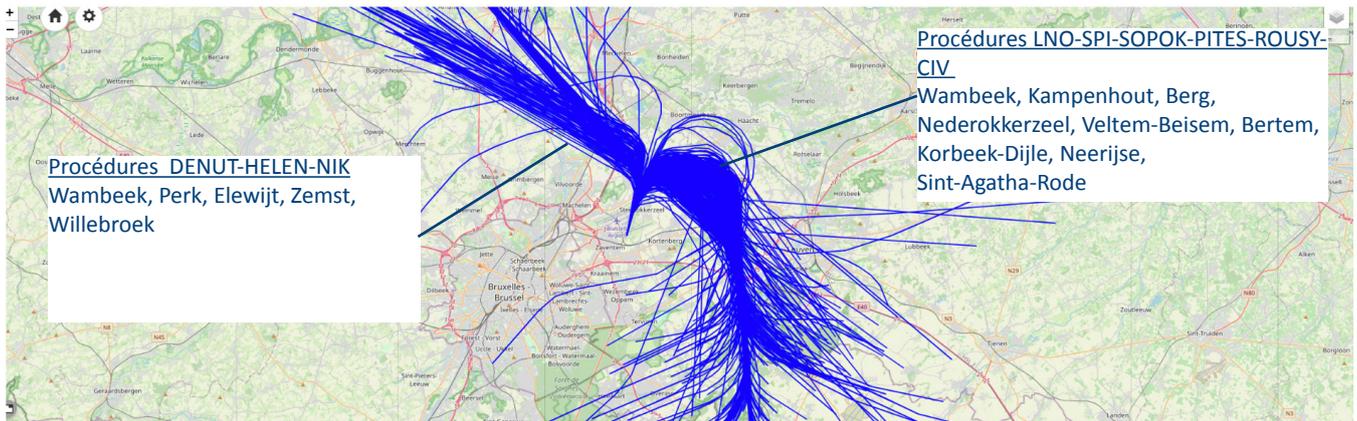
- Atterrissages piste 07R VOR



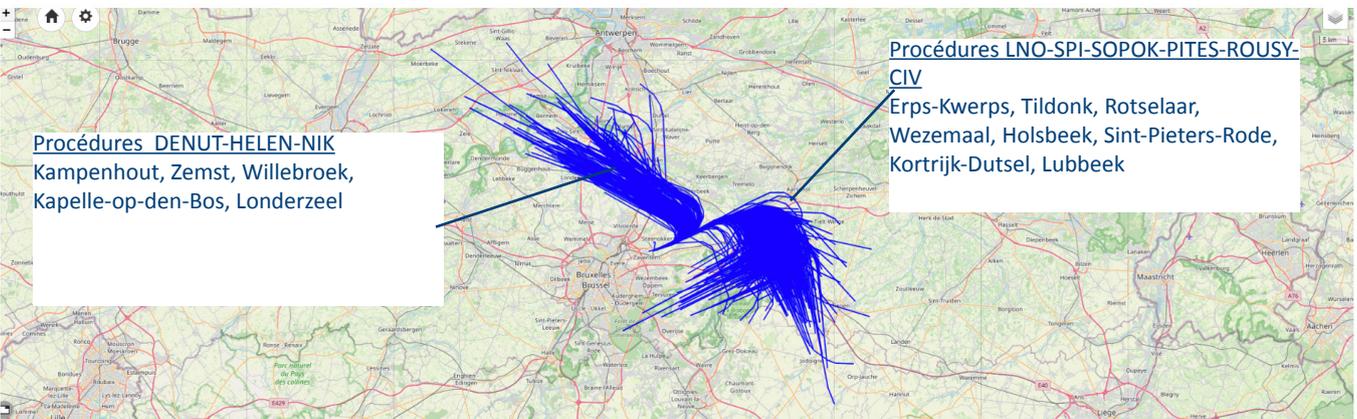
- Décollages piste 25L



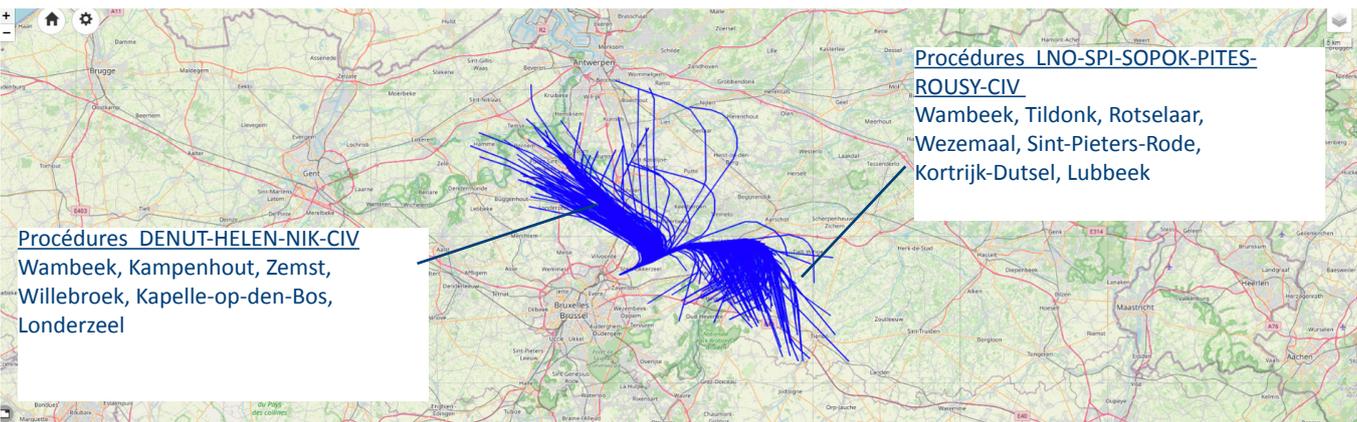
- Décollages piste 01



- Décollages piste 07R « Leuven Rechtdoor »



- Décollages piste 07L « Leuven Rechtdoor »



## 5.3 Tableau actuel horaire du PRS – Preferential Runway System

Utilisation préférentielle des pistes en vigueur depuis le 2 février 2009 :

		0600 to 1559	1600 to 2259	2300 to 0559
MON 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till TUE 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
TUE 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till WED 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
WED 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till THU 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
THU 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till FRI 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
FRI 0500	DEP	25R		25R(3)
Till SAT 0459	ARR	25L/25R	25R/19	25R
SAT 0500	DEP	25R	25R/19	25L(4)
Till SUN 0459	ARR	25L/25R	25R/25L	25L
SUN 0500	DEP	25R/19	25R	19(4)
Till MON 0459	ARR	25R/25L	25L/25R	19

- 1) *RWY 25R only for traffic via ELSIK, NIK, HELEN, DENUT, KOK and CIV RWY 19 only for traffic via LNO, SPI, SOPOK, PITIS, and ROUSY  
Aircraft with MTOW between 80 and 200 t can use RWY 25R or 19 (at pilot discretion);  
Aircraft with MTOW > 200 t shall use RWY 25R regardless the destination*
- (2) *Arrival on RWY 25L at ATC discretion only*
- (3) *No airport slot will allocated for take-off between 0000-0500*
- (4) *No airport slot will allocated for take-off between 2300-0500*

## 5.4 Trafic aérien : statistiques

### 5.4.1 Vols de nuit

Le plafond annuel maximal du nombre de créneaux de nuit a été fixé dans le cadre de l'Accord de Gouvernement du 19 décembre 2008 et du Permis d'Environnement du 11 septembre 2008 à maximum 16.000 créneaux de nuit par an à partir de l'année 2009, dont maximum 5.000 créneaux de nuit pour les décollages (contre l'ancien plafond de 10.128 décollages et de 14.872 atterrissages).

Le nouveau Permis d'Environnement, délivrée le 29 mars 2024 par la Ministre flamande Zuhal Demir à Brussels Airport Company, confirme ce nombre maximum annuel de créneaux horaires de nuit de 16.000 (dont un maximum de 5.000 créneaux pour les décollages).

#### **Arrêté ministériel du 21 janvier 2009 modifiant l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National.**

**Article 1<sup>er</sup>.** A l'article 2 de l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National, l'alinéa suivant est ajouté :

« 12<sup>o</sup> créneau horaire nocturne : l'autorisation accordée par le coordonnateur de l'Aéroport de Bruxelles-National, conformément au Règlement (CEE) N° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, d'utiliser toutes les infrastructures de l'Aéroport de Bruxelles-National à une date et à une heure précises d'atterrissage et de décollage pendant la nuit, selon l'attribution faite par le coordonnateur; ».

#### **CHAPITRE IVter. - Nombre annuel maximal de créneaux de nuit**

**Art. 7<sup>ter</sup>.** Les créneaux horaires de nuit attribués par le coordonnateur de l'Aéroport de Bruxelles-National ne peuvent dépasser, par année calendrier, le nombre de 16.000 dont un maximum de 5.000 créneaux de décollages. »

#### **Période de nuit de 22h00 à 08h00 du matin :**

1982 : 10.387	1983 : 12.125	1984 : 14.232
---------------	---------------	---------------

#### **Période de nuit de 23h00 à 06h00 du matin :**

1985 : 15.800	1993 : 15.784	2001 : 20.953
1986 : 23.350	1994 : 18.353	2002 : 19.577
1987 : 28.949	1995 : 20.298	2003 : 20.889
1988 : 33.407	1996 : 21.709	2004 : 23.108
1989 : 34.495	1997 : 24.374	2005 : 24.567
1990 : 35.043	1998 : 24.342	2006 : 24.761
1991 : 29.415	1999 : 24.917	2007 : 25.100
1992 : 19.525	2000 : 23.375	2008 : 17.893

## Slots de nuit (créneaux horaires de nuit) :

Nouvelles valeurs limites d'application depuis le début de l'année civile 2009.

SLOTS NUIT	MOUVEMENTS NUIT
2009 : 13.112 (3.124 dep)	2009 : 13.232 (3.631 dep)
2010 : 13.570 (2.899 dep)	2010 : 14.249 (3.591 dep)
2011 : 14.781 (3.397 dep)	2011 : 14.647 (3.827 dep)
2012 : 14.793 (3.817 dep)	2012 : 14.648 (4.206 dep)
2013 : 14.655 (4.070 dep)	2013 : 14.831 (4.508 dep)
2014 : 15.746 (4.396 dep)	2014 : 16.187 (4.682 dep)
2015 : 15.869 (4.463 dep)	2015 : 16.521 (4.981 dep)
2016 : 15.140 (4.457 dep)	2016 : 15.753 (4.941 dep)
2017 : 15.830 (4.574 dep)	2017 : 16.827 (5.082 dep)
2018 : 15.835 (4.616 dep)	2018 : 17.698 (5.379 dep)
2019 : 15.780 (4.581 dep)	2019 : 17.330 (5.314 dep)
2020 : 10.970 (4.480 dep)	2020 : 11.131 (4.632 dep)
2021 : 13.325 (4.709 dep)	2021 : 13.273 (4.870 dep)
2022 : 15.773 (4.732 dep)	2022 : 16.916 (5.359 dep)
2023 : 15.733 (4.496 dep)	2023 : 16.574 (5.047 dep)
2024 : 15.866 (4.743 dep)	2024 : 16.380 (5.100 dep)

### **5.4.2 Évolution du nombre total annuel de mouvements d'avions**

Nombre total de mouvements par an à Bruxelles-National (source Ph. Touwaide) :

1947 : 8.778	1987 : 151.730	2006 : 254.770
1956 : 65.455	1988 : 162.000	2007 : 264.366
1966 : 69.399	1989 : 175.000	2008 : 258.795
1971 : 96.443	1990 : 192.974	2009 : 231.668
1972 : 97.759	1991 : 202.372	2010 : 225.682
1973 : 13.333	1992 : 205.324	2011 : 233.758
1974 : 101.716	1993 : 210.893	2012 : 223.430
1975 : 98.291	1994 : 225.662	2013 : 216.678
1976 : 103.795	1995 : 244.752	2014 : 231.528
1977 : 107.407	1996 : 263.854	2015 : 239.349
1978 : 111.185	1997 : 277.006	2016 : 223.687
1979 : 114.661	1998 : 299.935	2017 : 237.888
1980 : 112.425	1999 : 312.892	2018 : 235.459
1981 : 105.066	2000 : 326.050	2019 : 234.460
1982 : 103.870	2001 : 305.535	2020 : 95.813
1983 : 105.446	2002 : 256.873	2021 : 118.733
1984 : 111.603	2003 : 252.230	2022 : 178.930
1985 : 120.994	2004 : 252.066	2023 : 192.257
1986 : 136.569	2005 : 253.257	2024 : 198.617

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

### 5.4.3 Évolution du nombre annuel de passagers

Le nombre total de passagers transportés par an à Bruxelles-National (source Ph. Touwaide) :

1947 : 73.955	1987 : 6.200.000	2006 : 16.707.892
1956 : 540.392	1988 : 7.000.000	2007 : 17.876.618
1966 : 1.634.994	1989 : 6.900.000	2008 : 18.515.730
1971 : 3.109.501	1990 : 8.478.000	2009 : 16.999.154
1972 : 3.303.578	1991 : 8.513.175	2010 : 17.180.606
1973 : 3.790.841	1992 : 9.447.273	2011 : 18.786.034
1974 : 3.937.531	1993 : 10.233.087	2012 : 18.971.332
1975 : 4.105.757	1994 : 11.381.638	2013 : 19.133.222
1976 : 4.313.911	1995 : 12.639.707	2014 : 21.933.190
1977 : 4.562.927	1996 : 13.551.082	2015 : 23.460.018
1978 : 4.844.921	1997 : 15.969.000	2016 : 21.818.418
1979 : 5.148.081	1998 : 18.517.981	2017 : 24.783.911
1980 : 5.105.366	1999 : 20.017.019	2018 : 25.675.939
1981 : 5.256.898	2000 : 21.638.465	2019 : 26.360.003
1982 : 5.229.429	2001 : 19.684.867	2020 : 6.743.395
1983 : 5.250.000	2002 : 14.446.179	2021 : 9.357.221
1984 : 5.500.000	2003 : 15.194.097	2022 : 18.930.698
1985 : 5.500.000	2004 : 15.634.517	2023 : 22.200.755
1986 : 6.000.000	2005 : 16.179.733	2024 : 23.610.856

### 5.4.4 Évolution du tonnage annuel du trafic de fret

Le tonnage du trafic de fret par an à Bruxelles-National (source Ph. Touwaide) :

1947 : 1.268	1992 : 314.054	2008 : 661.143 (-15.64%)
1956 : 12.599	1993 : 306.463	2009 : 449.132 (-32.07%)
1966 : 52.137	1994 : 381.067	2010 : 476.135 (+6.01%)
1971 : 112.299	1995 : 441.819	2011 : 475.124 (-0.21%)
1972 : 111.612	1996 : 464.277	2012 : 459.265 (-3.34%)
1973 : 112.065	1997 : 531.011 (+14.37%)	2013 : 429.938 (-6.39%)
1974 : 111.912	1998 : 595.395 (+12.12)	2014 : 453.954 (+5.59%)
1975 : 119.382	1999 : 674.837 (+13.34)	2015 : 489.303 (+7.79%)
1976 : 140.401	2000 : 687.385 (+1.86%)	2016 : 494.637 (+1.09%)
1977 : 138.916	2001 : 583.729 (-15.08%)	2017 : 535.634 (+8.29%)
1978 : 143.021	2002 : 536.826 (-8.04%)	2018 : 543.493 (+1,47%)
1979 : 156.600	2003 : 607.136 (+13.10%)	2019 : 500.702 (-7,90%)
1980 : 165.520	2004 : 664.375 (+9.43%)	2020 : 511.613 (+2,20%)
1981 : 164.766	2005 : 702.819 (+5.79%)	2021 : 668.110 (+30,59%)
1982 : 157.385	2006 : 719.561 (+3.90%)	2022 : 621.482 (-7%)
1991 : 316.593	2007 : 783.727 (+8.92%)	2023 : 585.203 (-5,8%)
		2024 : 614.678 (+5.0%)

### 5.4.5 Utilisation des pistes

Source : skeyes

- Utilisation globale des pistes en 1996 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	47,76 %	74,60 %	20,93 %
25L	30,07 %	0,05 %	60,08 %
19	3,02 %	5,79 %	0,24 %
01	12,47 %	6,84 %	18,09 %
07R	1,76 %	3,51 %	0,01 %
07L	4,93 %	9,21 %	0,65 %

- Utilisation globale des pistes en 1997 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	57,94 %	86,25 %	29,83 %
25L	31,54 %	0,03 %	62,85 %
19	3,54 %	6,85 %	0,26 %
01	4,49 %	2,52 %	6,44 %
07R	1,12 %	2,24 %	0,00 %
07L	1,37 %	2,12 %	0,62 %

- Utilisation globale des pistes en 1998 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	58,48 %	91,38 %	25,57 %
25L	35,27 %	0,23 %	70,31 %
19	3,13 %	5,24 %	1,03 %
01	1,95 %	1,05 %	2,85 %
07R	0,90 %	1,80 %	0,00 %
07L	0,26 %	0,29 %	0,23 %

- Utilisation globale des pistes en 1999 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	56,15 %	90,43 %	21,87 %
25L	35,39 %	0,10 %	70,68 %
19	2,77 %	3,64 %	1,90 %
01	3,59 %	1,71 %	5,48 %
07R	2,00 %	3,99 %	0,01 %
07L	0,09 %	0,12 %	0,07 %

- Utilisation globale des pistes en 2000 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	55,71 %	90,92 %	20,49 %
25L	36,41 %	0,01 %	72,81 %
19	4,39 %	5,47 %	3,31 %
01	2,13 %	0,88 %	3,37 %
07R	1,36 %	2,72 %	0,01 %
07L	0,00 %	0,00 %	0,01 %

- Utilisation globale des pistes en 2001 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	54,40 %	89,73 %	19,00 %
25L	34,31 %	0,02 %	68,66 %
19	4,35 %	3,21 %	5,49 %
01	4,18 %	1,53 %	6,83 %
07R	2,74 %	5,46 %	0,01 %
07L	0,03 %	0,05 %	0,01 %

- Utilisation globale des pistes en 2002 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	53,15 %	87,89 %	18,40 %
25L	34,19 %	0,04 %	68,34 %
19	3,04 %	2,44 %	3,64 %
01	5,53 %	1,49 %	9,56 %
07R	3,95 %	7,89 %	0,01 %
07L	0,15 %	0,26 %	0,04 %

- Utilisation globale des pistes en 2003 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	56,58 %	86,35 %	26,80 %
25L	31,03 %	0,03 %	62,02 %
19	2,44 %	3,58 %	1,30 %
01	5,92 %	2,04 %	9,80 %
07R	3,78 %	7,51 %	0,04 %
07L	0,26 %	0,49 %	0,04 %

- Utilisation globale des pistes en 2004 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	50,23 %	76,39 %	24,08 %
25L	30,21 %	0,71 %	59,71 %
19	5,86 %	8,57 %	3,15 %
01	7,82 %	2,61 %	13,04 %
07R	5,46 %	10,92 %	0,00 %
07L	0,41 %	0,81 %	0,02 %

- Utilisation globale des pistes en 2005 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	54,31 %	81,64 %	26,98 %
25L	30,74 %	0,27 %	61,22 %
19	3,79 %	6,41 %	1,17 %
01	6,34 %	2,21 %	10,47 %
07R	4,27 %	8,53 %	0,02 %
07L	0,54 %	0,94 %	0,14 %

- Utilisation globale des pistes en 2006 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	54,03 %	75,79 %	32,27 %
25L	26,48 %	0,42 %	52,53 %
19	6,10 %	9,85 %	2,35 %
01	7,41 %	2,42 %	12,41 %
07R	5,20 %	10,06 %	0,35 %
07L	0,78 %	1,46 %	0,10 %

- Utilisation globale des pistes en 2007 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	53,07 %	79,65 %	26,49 %
25L	29,74 %	0,28 %	59,20 %
19	4,24 %	6,71 %	1,77 %
01	6,56 %	1,15 %	11,96 %
07R	5,57 %	10,81 %	0,34 %
07L	0,82 %	1,40 %	0,24 %

- Utilisation globale des pistes en 2008 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	48,87 %	75,67 %	22,06 %
25L	31,27 %	0,34 %	62,20 %
19	6,03 %	9,98 %	2,07 %
01	5,56 %	0,56 %	10,56 %
07R	6,32 %	12,25 %	0,39 %
07L	1,95 %	1,19 %	2,71 %

- Utilisation globale des pistes en 2009 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	51,69 %	79,88 %	23,50 %
25L	28,32 %	0,10 %	56,54 %
19	4,91 %	4,88 %	4,94 %
01	7,13 %	0,33 %	13,93 %
07R	6,94 %	13,84 %	0,05 %
07L	1,01 %	0,97 %	1,04 %

- Utilisation globale des pistes en 2010 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	49,86 %	76,76 %	22,97 %
25L	27,59 %	0,11 %	55,08 %
19	3,02 %	3,70 %	2,35 %
01	9,77 %	0,55 %	18,99 %
07R	8,98 %	17,94 %	0,02 %
07L	0,77 %	0,95 %	0,59 %

- Utilisation globale des pistes en 2011 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	52,57 %	80,40 %	24,75 %
25L	28,89 %	0,07 %	57,70 %
19	3,44 %	4,36 %	2,52 %
01	7,37 %	0,06 %	14,68 %
07R	7,21 %	14,42 %	0,00 %
07L	0,52 %	0,69 %	0,36 %

- Utilisation globale des pistes en 2012 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	53,48 %	82,01 %	24,95 %
25L	28,96 %	0,17 %	57,76 %
19	5,97 %	6,31 %	5,63 %
01	5,73 %	0,22 %	11,25 %
07R	5,34 %	10,67 %	0,01 %
07L	0,52 %	0,62 %	0,41 %

- Utilisation globale des pistes en 2013 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	44,85 %	67,71 %	21,99 %
25L	24,08 %	0,37 %	47,79 %
19	7,46 %	8,24 %	6,69 %
01	11,44 %	0,55 %	22,32 %
07R	10,78 %	21,28 %	0,29 %
07L	1,39 %	1,86 %	0,92 %

- Utilisation globale des pistes en 2014 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	54,82 %	82,10 %	27,55 %
25L	27,41 %	0,14 %	54,68 %
19	4,04 %	4,07 %	4,01 %
01	6,54 %	0,63 %	12,45 %
07R	6,13 %	12,14 %	0,13 %
07L	1,06 %	0,93 %	1,19 %

- Utilisation globale des pistes en 2015 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	56,68 %	73,14 %	40,22 %
25L	21,15 %	0,09 %	42,21 %
19	7,25 %	12,09 %	2,42 %
01	7,74 %	2,86 %	12,62 %
07R	4,98 %	9,79 %	0,18 %
07L	2,20 %	2,04 %	2,35 %

- Utilisation globale des pistes en 2016 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	54,69 %	80,65 %	28,73 %
25L	26,56 %	0,13 %	52,98 %
19	2,33 %	2,82 %	1,84 %
01	6,19 %	0,06 %	12,33 %
07R	7,36 %	14,35 %	0,37 %
07L	2,87 %	2,00 %	3,75 %

- Utilisation globale des pistes en 2017 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	58,13 %	84,49 %	31,77 %
25L	27,61 %	0,12 %	55,12 %
19	3,19 %	4,30 %	2,07 %
01	4,39 %	0,04 %	8,75 %
07R	4,90 %	9,58 %	0,23 %
07L	1,77 %	1,47 %	2,06 %

- Utilisation globale des pistes en 2018 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	52,03 %	76,12 %	27,94 %
25L	24,88 %	0,12 %	49,64 %
19	3,94 %	4,55 %	3,33 %
01	6,95 %	0,06 %	13,84 %
07R	8,70 %	16,78 %	0,62 %
07L	3,49 %	2,36 %	4,63 %

- Utilisation globale des pistes en 2019 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	56,36 %	82,49 %	30,24 %
25L	26,66 %	0,10 %	53,23 %
19	3,34 %	3,80 %	2,89 %
01	3,58 %	0,18 %	6,98 %
07R	6,13 %	11,26 %	1,00 %
07L	3,92 %	2,17 %	5,66 %

- Utilisation globale des pistes en 2020 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	57,46%	74.37%	40.55%
25L	18,30%	0.77%	35.82%
19	13,14%	13.91%	12.37%
01	6,62%	4.35%	8.90%
07R	1,87%	3.47%	0.28%
07L	2,60%	3.14%	2.07%

- Utilisation globale des pistes en 2021 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	60,79%	77,80%	43,77%
25L	18,83%	0,05%	37,61%
19	4,00%	5,78%	2,22%
01	7,35%	0,45%	14,25%
07R	5,13%	10,11%	0,15%
07L	3,90%	5,80%	2,00%

- Utilisation globale des pistes en 2022 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	55,15%	75,50%	34,79%
25L	21,53%	0,06%	43,01%
19	3,94%	4,91%	2,97%
01	6,44%	0,19%	12,69%
07R	8,09%	15,63%	0,55%
07L	4,85%	3,72%	5,99%

- Utilisation globale des pistes en 2023 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	53,71%	75,12%	32,30%
25L	22,65%	0,08%	45,22%
19	4,51%	5,50%	3,51%
01	6,68%	0,90%	12,47%
07R	7,51%	14,27%	0,76%
07L	4,94%	4,13%	5,74%

- Utilisation globale des pistes en 2024 :

Piste	Total	Décollages	Atterrissages
25R	56,91%	81,72%	32,10%
25L	26,05%	0,07%	52,04%
19	3,97%	5,09%	2,86%
01	4,66%	0,20%	9,12%
07R	5,69%	10,78%	0,60%
07L	2,71%	2,15%	3,28%

#### 5.4.6 Évolution annuelle de l'utilisation des pistes de 1995 à 2024

Pour les données de 1995 - 1999 vous pouvez consulter nos anciens rapports annuels sur notre site, [www.airportmediation.be/fr/rapports\\_annuels.html](http://www.airportmediation.be/fr/rapports_annuels.html).

#### Aperçu des mouvements globaux – chiffres de skeyes

Overview movements at Brussels-National							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	%
JAN	17 231	16 885	5 680	10 585	13 140	13.507	2,79%
FEB	15 518	16 538	4 633	9 930	12 664	13.889	9,67%
MAR	18 126	10 894	5 177	13 129	14 773	15.237	3,14%
APR	19 710	2 359	5 879	14 836	15 958	16.275	1,99%
MAY	21 055	2 859	7 022	16 428	17 596	17.575	-0,12%
JUN	20 895	3 957	9 543	16 110	17 503	17.406	-0,55%
JUL	22 599	8 201	13 631	18 204	18 573	19.212	3,44%
AUG	21 629	8 474	14 098	17 882	18 067	18.638	3,16%
SEP	21 533	7 141	13 953	17 377	17 472	18.098	3,58%
OCT	20 622	6 901	13 741	16 819	17 313	17.630	1,83%
NOV	18 064	5 297	12 794	13 987	14 783	15.541	5,13%
DEC	17 479	6 305	12 584	13 643	14 415	15.609	8,28%
<b>TOTAL</b>	<b>234.461</b>	<b>95.811</b>	<b>118.735</b>	<b>178.930</b>	<b>192.257</b>	<b>198.617</b>	<b>3,31%</b>
% vis-à-vis year before	-0,42%	-59,14%	23,93%	50,70%	7,45%	3,31%	

## Chiffres annuels totaux en nombre de mouvements JOUR et NUIT

- Atterrissages en nombre de jour et de nuit

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	5.494	10.441	12.167	12.234	16.235	13.251	15.806	15.810	13.667	16.135	21.427	17.154	12.568
07L	12	20	53	45	24	171	122	311	3.508	1.209	670	417	461
07R	12	10	9	51	3	23	440	447	499	55	20	0	11
19	5.392	8.388	4.631	1.619	3.922	1.485	2.993	2.341	2.683	5.721	2.647	2.944	6.285
25L	118.702	104.896	86.933	77.424	74.347	77.450	66.920	78.252	80.486	65.487	62.150	67.437	64.522
25R	33.410	29.030	23.411	33.458	29.978	34.140	41.115	35.019	28.548	27.222	25.922	28.926	27.869

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	24.185	14.407	15.100	13.788	10.409	16.295	8.185	4.265	8.459	11.352	11.987	9.054
07L	998	1.380	2.811	4.189	2.451	5.445	6.640	991	1.188	5.361	5.517	3.257
07R	312	148	214	417	269	734	1176	136	88	492	726	594
19	7.244	4.644	2.897	2.058	2.464	3.921	3.385	5.929	1.316	2.656	3.377	2.843
25L	51.773	63.296	50.519	59.259	65.554	58.444	62.399	17.159	22.322	38.474	43.474	51.680
25R	23.825	31.888	48.139	32.135	37.793	32.888	35.446	19.434	25.982	31.127	31.055	31.883

- Décollages en nombre de jour et de nuit

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	1.435	2.345	1.899	2.546	3.247	2.796	3.085	1.524	721	380	626	67	244
07L	3	69	329	616	1.005	1.192	1.861	1.849	1.542	1.129	1.067	805	691
07R	4.433	8.362	10.036	9.376	13.595	10.788	12.812	14.290	15.858	16.027	20.240	16.857	11.924
19	8.912	4.915	3.103	4.470	10.672	8.113	12.550	8.874	12.913	5.654	4.174	5.099	7.049
25L	16	35	45	37	878	346	534	366	445	117	122	84	189
25R	148.220	137.351	111.813	107.793	95.107	103.295	96.533	105.272	97.922	92.529	86.611	93.960	91.615

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	596	727	3.422	63	46	76	213	2.078	269	171	861	199
07L	2.016	1.073	2.444	2.237	1.752	2.781	2.545	1.501	3.445	3.326	3.974	2.131
07R	23.052	14.052	11.711	16.047	11.397	19.757	13.202	1.661	6.004	13.982	13.716	10.703
19	8.925	4.711	14.465	3.149	5.114	5.352	4.450	6.668	3.433	4.391	5.290	5.052
25L	397	160	103	141	138	143	122	366	30	50	76	69
25R	73.351	95.041	87.524	90.202	100.500	89.617	96.696	35.624	46.197	67.547	72.203	81.152

## Chiffres annuels totaux en nombre de JOUR

- Atterrissages en nombre de jour

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	5.275	10.003	11.650	11.759	14.738	11 817	14.355	14.622	12.733	15.198	19.969	15.884	11.675
07L	10	20	51	43	24	171	122	311	3.471	1.200	654	417	459
07R	12	10	9	51	3	23	440	447	417	35	13	0	10
19	5.105	8.198	4.461	1.539	3.561	1.155	2.600	1.705	2.075	4.792	1.695	1.675	5.020
25L	111.263	98.362	81.566	70.906	67.378	71.681	63.358	73.864	75.635	62.684	58.933	64.117	61.107
25R	27.227	23.751	19.340	28.070	24.695	26.438	31.084	25.162	22.616	22.319	20.914	23.965	23.003

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	22.351	13.493	13.846	12.769	9.577	14.814	7.359	3.613	7.605	9.719	10.446	8.157
07L	995	1.378	2.719	4.032	2.447	5.327	6.638	979	1.180	5.359	5.510	3.184
07R	281	123	130	354	166	615	910	135	58	315	443	375
19	6.297	3.552	1.902	1.458	1.613	3.044	2.452	4.958	745	1.699	2.429	2.010
25L	48.336	59.787	48.332	55.681	62.001	55.020	58.766	16.353	20.726	35.611	40.420	48.349
25R	19.754	25.925	41.211	26.740	31.391	26.588	29.078	15.376	20.639	25.202	25.361	25.956

- Décollages en nombre de jour

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	1.386	2.212	1.862	2.491	2.966	2.485	2.866	1.476	689	352	535	60	243
07L	3	56	237	498	735	713	1.258	1.213	1.219	972	802	571	499
07R	4.335	8.176	9.673	9.262	12.540	9.221	11.374	13.075	15.389	15.874	19.951	16.632	11.797
19	4.155	2.185	902	1.262	7.542	5.435	10.064	6.885	11.504	4.579	3.115	3.559	5.306
25L	13	35	42	37	351	90	292	161	282	20	56	32	29
25R	143.886	131.911	104.021	103.007	91.535	99.259	92.197	100.335	94.869	90.408	84.790	92.191	89.632

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	581	707	3 377	58	45	61	213	1.795	264	169	839	199
07L	1.520	841	2.040	1.796	1.401	2.250	2.144	1.318	2.989	2.718	3.225	1.604
07R	22.790	13.953	11.636	15.908	11.327	19.586	13.128	1.652	5.992	13.887	13.673	10.674
19	7.474	3.127	12.982	1.983	3.586	3.730	2.876	5.189	1.787	2.664	3.907	3.677
25L	47	14	25	25	38	27	21	320	10	6	45	9
25R	71.417	92.440	84.628	87.128	97.468	86.693	93.527	32.992	43.466	64.664	69.386	78.043

## Chiffres annuels totaux en nombre de NUIT

- Atterrissages en nombre de nuit

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	219	438	517	475	1.497	1.434	1.451	1.188	934	937	1.458	1.270	893
07L	2	0	2	2	0	0	0	0	37	9	16	0	2
07R	0	0	0	0	0	0	0	0	82	20	7	0	1
19	287	190	170	80	361	330	393	636	608	929	952	1.269	1.265
25L	7.439	6.534	5.367	6.518	6.969	5.769	3.562	4.388	4.851	2.803	3.217	3.320	3.415
25R	6.183	5.279	4.071	5.388	5.283	7.702	10.031	9.857	5.932	4.903	5.008	4.961	4.866

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	1.834	914	1.254	1.019	832	1 481	826	652	854	1.633	1.541	897
07L	3	2	92	157	4	118	2	12	8	2	7	73
07R	31	25	84	63	103	119	266	1	30	177	283	219
19	947	1 092	995	600	851	877	933	971	571	957	948	833
25L	3.437	3.509	2.187	3.578	3.553	3.424	3.633	806	1.596	2.863	3.054	3.331
25R	4.071	5.963	6.928	5.395	6.402	6.300	6.368	4.058	5.343	5.925	5.694	5.927

- Décollages en nombre de nuit

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	49	133	37	55	281	311	219	48	32	28	91	7	1
07L	0	13	92	118	270	479	603	636	323	157	265	234	192
07R	98	186	363	114	1.055	1.567	1.438	1.215	469	153	289	225	127
19	4.757	2.730	2.201	3.208	3.130	2.678	2.486	1.989	1.409	1.075	1.059	1.540	1.743
25L	3	0	3	0	527	256	242	205	163	97	66	52	160
25R	4.334	5.440	7.792	4.786	3.572	4.036	4.336	4.937	3.053	2.121	1.821	1.769	1.983

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	15	20	45	5	1	15	0	283	5	2	22	0
07L	496	232	404	441	351	531	401	183	456	608	749	527
07R	262	99	75	139	70	171	74	9	12	95	43	29
19	1.451	1.584	1.483	1.166	1.528	1.622	1.574	1.479	1.646	1.727	1.383	1.375
25L	350	146	78	116	100	116	101	46	20	44	31	60
25R	1.934	2.601	2.896	3.074	3.032	2.924	3.169	2.632	2.731	2.883	2.817	3.109

## Pourcentages annuels totaux de JOUR et NUIT

- Atterrissages en % de jour et nuit

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	3,37%	6,83%	9,56%	9,80%	13,04%	10,47%	12,41%	11,96%	10,56%	13,93%	18,99%	14,68%	11,25%
07L	0,01%	0,01%	0,04%	0,04%	0,02%	0,14%	0,10%	0,24%	2,71%	1,04%	0,59%	0,36%	0,41%
07R	0,01%	0,01%	0,01%	0,04%	0,00%	0,02%	0,35%	0,34%	0,39%	0,05%	0,02%	0,00%	0,01%
19	3,31%	5,49%	3,64%	1,30%	3,15%	1,17%	2,35%	1,77%	2,07%	4,94%	2,35%	2,52%	5,63%
25L	72,81%	68,66%	68,34%	62,02%	59,71%	61,22%	52,53%	59,20%	62,20%	56,54%	55,08%	57,70%	57,76%
25R	20,49%	19,00%	18,40%	26,80%	24,08%	26,98%	32,27%	26,49%	22,06%	23,50%	22,97%	24,75%	24,95%

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	22,32%	12,45%	12,62%	12,33%	8,75%	13,84%	6,98%	8,90%	14,25%	12,69%	12,47%	9,12%
07L	0,92%	1,19%	2,35%	3,75%	2,06%	4,63%	5,66%	2,07%	2,00%	5,99%	5,74%	3,28%
07R	0,29%	0,13%	0,18%	0,37%	0,23%	0,62%	1,00%	0,28%	0,15%	0,55%	0,76%	0,60%
19	6,69%	4,01%	2,42%	1,84%	2,07%	3,33%	2,89%	12,37%	2,22%	2,97%	3,51%	2,86%
25L	47,79%	54,68%	42,21%	52,98%	55,12%	49,64%	53,23%	35,81%	37,61%	43,01%	45,22%	52,04%
25R	21,99%	27,55%	40,22%	28,73%	31,77%	27,94%	30,24%	40,56%	43,77%	34,79%	32,30%	32,10%

- Décollages en % de jour et nuit

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	0,88%	1,53%	1,49%	2,04%	2,61%	2,21%	2,42%	1,15%	0,56%	0,33%	0,55%	0,06%	0,22%
07L	0,00%	0,05%	0,26%	0,49%	0,81%	0,94%	1,46%	1,40%	1,19%	0,97%	0,95%	0,69%	0,62%
07R	2,72%	5,46%	7,89%	7,51%	10,92%	8,53%	10,06%	10,81%	12,25%	13,84%	17,94%	14,42%	10,67%
19	5,47%	3,21%	2,44%	3,58%	8,57%	6,41%	9,85%	6,71%	9,98%	4,88%	3,70%	4,36%	6,31%
25L	0,01%	0,02%	0,04%	0,03%	0,71%	0,27%	0,42%	0,28%	0,34%	0,10%	0,11%	0,07%	0,17%
25R	90,92%	89,73%	87,89%	86,35%	76,39%	81,64%	75,79%	79,65%	75,67%	79,88%	76,76%	80,40%	82,01%

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	0,55%	0,63%	2,86%	0,06%	0,04%	0,06%	0,18%	4,34%	0,45%	0,19%	0,90%	0,20%
07L	1,86%	0,93%	2,04%	2,00%	1,47%	2,36%	2,17%	3,13%	5,80%	3,72%	4,13%	2,15%
07R	21,28%	12,14%	9,79%	14,35%	9,58%	16,78%	11,26%	3,47%	10,11%	15,63%	14,27%	10,78%
19	8,24%	4,07%	12,09%	2,82%	4,30%	4,55%	3,80%	13,92%	5,78%	4,91%	5,50%	5,09%
25L	0,37%	0,14%	0,09%	0,13%	0,12%	0,12%	0,10%	0,76%	0,05%	0,06%	0,08%	0,07%
25R	67,71%	82,10%	73,14%	80,65%	84,49%	76,12%	82,49%	74,37%	77,80%	75,50%	75,12%	81,72%

## Pourcentages annuels totaux de JOUR

- Atterrissages en % de jour

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	3,54%	7,13%	9,95%	10,46%	13,35%	10,62%	12,82%	12,59%	10,89%	14,31%	19,54%	14,98%	11,53%
07L	0,01%	0,01%	0,04%	0,04%	0,02%	0,15%	0,11%	0,27%	2,97%	1,13%	0,64%	0,39%	0,45%
07R	0,01%	0,01%	0,01%	0,05%	0,00%	0,02%	0,39%	0,38%	0,36%	0,03%	0,01%	0,00%	0,01%
19	3,43%	5,84%	3,81%	1,37%	3,23%	1,04%	2,32%	1,47%	1,77%	4,51%	1,66%	1,58%	4,96%
25L	74,73%	70,09%	69,67%	63,10%	61,03%	64,41%	56,59%	63,61%	64,67%	59,01%	57,68%	60,45%	60,34%
25R	18,29%	16,92%	16,52%	24,98%	22,37%	23,76%	27,76%	21,67%	19,34%	21,01%	20,47%	22,60%	22,71%

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	22,80%	12,94%	12,80%	12,64%	8,93%	14,05%	7,00%	8,72%	14,93%	12,48%	12,35%	9,27%
07L	1,02%	1,32%	2,51%	3,99%	2,28%	5,05%	6,31%	2,36%	2,32%	6,88%	6,51%	3,62%
07R	0,29%	0,12%	0,12%	0,35%	0,15%	0,58%	0,86%	0,33%	0,11%	0,40%	0,52%	0,43%
19	6,42%	3,41%	1,76%	1,44%	1,50%	2,89%	2,33%	11,97%	1,46%	2,18%	2,87%	2,28%
25L	49,32%	57,35%	44,69%	55,11%	57,84%	52,20%	55,86%	39,49%	40,68%	45,71%	47,77%	54,92%
25R	20,15%	24,87%	38,11%	26,47%	29,28%	25,22%	27,64%	37,13%	40,51%	32,35%	29,97%	29,49%

- Décollages en % de jour

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	0,90%	1,53%	1,60%	2,14%	2,56%	2,12%	2,43%	1,20%	0,56%	0,31%	0,49%	0,05%	0,23%
07L	0,00%	0,04%	0,20%	0,43%	0,64%	0,61%	1,07%	0,99%	0,98%	0,87%	0,73%	0,51%	0,46%
07R	2,82%	5,66%	8,29%	7,95%	10,84%	7,87%	9,63%	10,62%	12,42%	14,15%	18,26%	14,71%	10,97%
19	2,70%	1,51%	0,77%	1,08%	6,52%	4,64%	8,53%	5,59%	9,28%	4,08%	2,85%	3,15%	4,94%
25L	0,01%	0,02%	0,04%	0,03%	0,30%	0,08%	0,25%	0,13%	0,23%	0,02%	0,05%	0,03%	0,03%
25R	93,57%	91,24%	89,11%	88,37%	79,14%	84,69%	78,10%	81,48%	76,54%	80,57%	77,61%	81,55%	83,37%

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	0,56%	0,64%	2,94%	0,05%	0,04%	0,05%	0,19%	4,15%	0,48%	0,20%	0,92%	0,21%
07L	1,46%	0,76%	1,78%	1,68%	1,23%	2,00%	1,92%	3,05%	5,48%	3,23%	3,54%	1,70%
07R	21,95%	12,56%	10,15%	14,88%	9,95%	17,43%	11,73%	3,82%	10,99%	16,51%	15,01%	11,33%
19	7,20%	2,82%	11,32%	1,86%	3,15%	3,32%	2,57%	11,99%	3,28%	3,17%	4,29%	3,90%
25L	0,05%	0,01%	0,02%	0,02%	0,03%	0,02%	0,02%	0,74%	0,02%	0,01%	0,05%	0,01%
25R	68,78%	83,22%	73,79%	81,51%	85,60%	77,17%	83,57%	76,25%	79,74%	76,88%	76,19%	82,84%

## Pourcentages annuels totaux de NUIT

- Atterrissages en % de nuit

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	1,55%	3,52%	5,11%	3,81%	10,61%	9,41%	9,40%	7,39%	7,51%	9,76%	13,68%	11,74%	8,55%
07L	0,01%	0,00%	0,02%	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,30%	0,09%	0,15%	0,00%	0,02%
07R	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,66%	0,21%	0,07%	0,00%	0,01%
19	2,03%	1,53%	1,68%	0,64%	2,56%	2,17%	2,55%	3,96%	4,89%	9,68%	8,93%	11,73%	12,11%
25L	52,65%	52,52%	53,00%	52,30%	49,39%	37,87%	23,07%	27,31%	38,98%	29,19%	30,18%	30,68%	32,70%
25R	43,76%	42,43%	40,20%	43,23%	37,44%	50,55%	64,98%	61,34%	47,67%	51,07%	46,99%	45,85%	46,60%

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	17,77%	7,94%	10,87%	9,42%	7,08%	12,02%	6,87%	10,03%	10,16%	14,13%	13,37%	7,95%
07L	0,03%	0,02%	0,80%	1,45%	0,03%	0,96%	0,02%	0,18%	0,10%	0,02%	0,06%	0,65%
07R	0,30%	0,22%	0,73%	0,58%	0,88%	0,97%	2,21%	0,02%	0,36%	1,53%	2,46%	1,94%
19	9,17%	9,49%	8,62%	5,55%	7,25%	7,12%	7,76%	14,94%	6,80%	8,28%	8,22%	7,38%
25L	33,29%	30,50%	18,95%	33,09%	30,25%	27,79%	30,20%	12,40%	19,00%	24,77%	26,49%	29,53%
25R	39,44%	51,83%	60,03%	49,90%	54,51%	51,14%	52,94%	62,43%	63,59%	51,27%	49,40%	52,54%

- Décollages en % de nuit

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01	0,53%	1,56%	0,35%	0,66%	3,18%	3,33%	2,35%	0,53%	0,59%	0,77%	2,53%	0,18%	0,02%
07L	0,00%	0,15%	0,88%	1,42%	3,06%	5,14%	6,47%	7,04%	5,93%	4,32%	7,38%	6,11%	4,56%
07R	1,06%	2,19%	3,46%	1,38%	11,94%	16,80%	15,42%	13,46%	8,61%	4,21%	8,05%	5,88%	3,02%
19	51,48%	32,11%	20,99%	38,74%	35,43%	28,71%	26,66%	22,03%	25,86%	29,61%	29,49%	40,24%	41,44%
25L	0,03%	0,00%	0,03%	0,00%	5,96%	2,74%	2,60%	2,27%	2,99%	2,67%	1,84%	1,36%	3,80%
25R	46,90%	63,98%	74,29%	57,79%	40,43%	43,27%	46,50%	54,67%	56,03%	58,41%	50,71%	46,22%	47,15%

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
01	0,33%	0,43%	0,90%	0,10%	0,02%	0,28%	0,00%	6,11%	0,10%	0,04%	0,44%	0,00%
07L	11,00%	4,96%	8,11%	8,93%	6,91%	9,87%	7,54%	3,95%	9,36%	11,35%	14,85%	10,33%
07R	5,81%	2,11%	1,51%	2,81%	1,38%	3,18%	1,39%	0,19%	0,25%	1,77%	0,85%	0,57%
19	32,19%	33,83%	29,77%	23,60%	30,07%	30,15%	29,59%	31,93%	33,80%	32,23%	27,41%	26,96%
25L	7,76%	3,12%	1,57%	2,35%	1,97%	2,16%	1,90%	0,99%	0,41%	0,82%	0,61%	1,18%
25R	42,90%	55,55%	58,14%	62,21%	59,66%	54,36%	59,58%	56,82%	56,08%	53,80%	55,84%	60,96%

#### 5.4.7 Nombre de jours avec des vols hors PRS

Nombre de jours d'atterrissage hors PRS		
Piste	Période de jour (06h00-22h59) (*)	Période de nuit (23h00-05h59) (**)
01	54	32
07L	31	3
07R	8	9
19	29	7
Nombre de jours de décollages hors PRS		
Piste	Période de jour (06h00-22h59) (*)	Période de nuit (23h00-05h59) (**)
07L/R	72	28

(\*) 1 jour  $\geq$  10 vols

(\*\*) 1 nuit  $\geq$  5 vols



## 5.4.8 Répartition mensuelle de l'utilisation des pistes en 2024

### Chiffres mensuels totaux en nombre de mouvements JOUR et NUIT

- Atterrissages en nombre jour et nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	930	643	132	469	731	1.382	195	38	2.108	811	606	1.009	9.054
07L	150	61	356	34	368	109	661	921	336	199	36	26	3.257
07R	1	11	211	0	48	1	8	16	111	153	5	29	594
19	128	217	538	322	306	101	130	30	326	91	482	172	2.843
25L	3.318	3.545	3.654	4.583	4.661	4.467	5.574	5.114	3.987	4.723	4.028	4.026	51.680
25R	2.232	2.464	2.720	2.736	2.667	2.638	3.042	3.203	2.179	2.843	2.613	2.546	31.883

- Décollages en nombre jour et nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	8	0	0	0	6	0	1	0	174	1	9	0	199
07L	165	132	246	48	95	306	166	95	335	242	91	210	2.131
07R	922	562	431	465	1.039	1.248	668	913	2.121	894	576	864	10.703
19	158	449	707	440	457	414	539	126	553	461	401	347	5.052
25L	13	2	1	3	3	10	10	9	7	7	3	1	69
25R	5.482	5.803	6.241	7.175	7.194	6.730	8.218	8.173	5.861	7.205	6.691	6.379	81.152

### Chiffres mensuels totaux en nombre de JOUR

- Atterrissages en nombre de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	856	594	99	445	702	1.227	114	38	1.901	732	550	899	8.157
07L	150	61	356	34	368	109	660	849	336	199	36	26	3.184
07R	1	11	137	0	16	1	8	2	86	85	0	28	375
19	83	187	444	246	243	54	37	0	189	3	426	98	2.010
25L	3.136	3.334	3.484	4.317	4.442	4.142	5.091	4.671	3.703	4.430	3.803	3.796	48.349
25R	1.834	2.019	2.296	2.203	2.019	2.133	2.374	2.525	1.794	2.401	2.140	2.218	25.956

- Décollages en nombre de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	8	0	0	0	6	0	1	0	174	1	9	0	199
07L	124	109	204	44	92	230	126	85	231	156	53	150	1.604
07R	921	560	431	464	1.039	1.242	666	909	2.113	891	575	863	10.674
19	92	339	588	304	299	281	364	94	427	344	302	243	3.677
25L	5	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0	9
25R	5.206	5.583	6.041	6.925	6.905	6.500	7.925	7.740	5.684	6.948	6.417	6.169	78.043

## Chiffres mensuels totaux en nombre de NUIT

- Atterrissages en nombre de nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	74	49	33	24	29	155	81	0	207	79	56	110	897
07L	0	0	0	0	0	0	1	72	0	0	0	0	73
07R	0	0	74	0	32	0	0	14	25	68	5	1	219
19	45	30	94	76	63	47	93	30	137	88	56	74	833
25L	182	211	170	266	219	325	483	443	284	293	225	230	3.331
25R	398	445	424	533	648	505	668	678	385	442	473	328	5.927

- Décollages en nombre de nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07L	41	23	42	4	3	76	40	10	104	86	38	60	527
07R	1	2	0	1	0	6	2	4	8	3	1	1	29
19	66	110	119	136	158	133	175	32	126	117	99	104	1.375
25L	8	2	1	3	2	8	10	9	7	7	2	1	60
25R	276	220	200	250	289	230	293	433	177	257	274	210	3.109

## Pourcentages mensuels totaux en nombre de mouvement JOUR et NUIT

- Atterrissages en % de jour et nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	13,76%	9,26%	1,73%	5,76%	8,32%	15,89%	2,03%	0,41%	23,30%	9,20%	7,80%	12,92%	9,12%
07L	2,22%	0,88%	4,68%	0,42%	4,19%	1,25%	6,88%	9,88%	3,71%	2,26%	0,46%	0,33%	3,28%
07R	0,01%	0,16%	2,77%	0,00%	0,55%	0,01%	0,08%	0,17%	1,23%	1,73%	0,06%	0,37%	0,60%
19	1,89%	3,13%	7,07%	3,95%	3,48%	1,16%	1,35%	0,32%	3,60%	1,03%	6,20%	2,20%	2,86%
25L	49,09%	51,07%	48,01%	56,27%	53,08%	51,36%	58,00%	54,86%	44,07%	53,55%	51,84%	51,56%	52,04%
25R	33,02%	35,50%	35,74%	33,60%	30,37%	30,33%	31,65%	34,36%	24,09%	32,23%	33,63%	32,61%	32,10%

- Décollages en % de jour et nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	0,12%	0,00%	0,00%	0,00%	0,07%	0,00%	0,01%	0,00%	1,92%	0,01%	0,12%	0,00%	0,20%
07L	2,45%	1,90%	3,23%	0,59%	1,08%	3,51%	1,73%	1,02%	3,70%	2,75%	1,17%	2,69%	2,15%
07R	13,66%	8,09%	5,65%	5,72%	11,81%	14,33%	6,96%	9,80%	23,43%	10,15%	7,41%	11,08%	10,78%
19	2,34%	6,46%	9,27%	5,41%	5,20%	4,75%	5,61%	1,35%	6,11%	5,23%	5,16%	4,45%	5,09%
25L	0,19%	0,03%	0,01%	0,04%	0,03%	0,11%	0,10%	0,10%	0,08%	0,08%	0,04%	0,01%	0,07%
25R	81,24%	83,52%	81,84%	88,24%	81,81%	77,29%	85,59%	87,73%	64,76%	81,78%	86,10%	81,77%	81,72%

## Pourcentages mensuels totaux de JOUR

- Atterrissages en % de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	14,13%	9,57%	1,45%	6,14%	9,01%	16,01%	1,38%	0,47%	23,74%	9,32%	7,91%	12,72%	<b>9,27%</b>
07L	2,48%	0,98%	5,22%	0,47%	4,72%	1,42%	7,97%	10,50%	4,20%	2,54%	0,52%	0,37%	<b>3,62%</b>
07R	0,02%	0,18%	2,01%	0,00%	0,21%	0,01%	0,10%	0,02%	1,07%	1,08%	0,00%	0,40%	<b>0,43%</b>
19	1,37%	3,01%	6,51%	3,40%	3,12%	0,70%	0,45%	0,00%	2,36%	0,04%	6,13%	1,39%	<b>2,28%</b>
25L	51,75%	53,72%	51,12%	59,59%	57,02%	54,03%	61,46%	57,77%	46,24%	56,43%	54,68%	53,73%	<b>54,92%</b>
25R	30,26%	32,53%	33,69%	30,41%	25,92%	27,82%	28,66%	31,23%	22,40%	30,59%	30,77%	31,39%	<b>29,49%</b>

- Décollages en % de jour

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	0,13%	0,00%	0,00%	0,00%	0,07%	0,00%	0,01%	0,00%	2,02%	0,01%	0,12%	0,00%	<b>0,21%</b>
07L	1,95%	1,65%	2,81%	0,57%	1,10%	2,79%	1,39%	0,96%	2,68%	1,87%	0,72%	2,02%	<b>1,70%</b>
07R	14,49%	8,50%	5,93%	6,00%	12,46%	15,05%	7,33%	10,30%	24,49%	10,68%	7,82%	11,62%	<b>11,33%</b>
19	1,45%	5,14%	8,09%	3,93%	3,58%	3,40%	4,01%	1,06%	4,95%	4,12%	4,10%	3,27%	<b>3,90%</b>
25L	0,08%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	<b>0,01%</b>
25R	81,91%	84,71%	83,16%	89,50%	82,77%	78,74%	87,26%	87,68%	65,87%	83,31%	87,22%	83,08%	<b>82,84%</b>

## Pourcentages mensuels totaux de NUIT

- Atterrissages en % de nuit

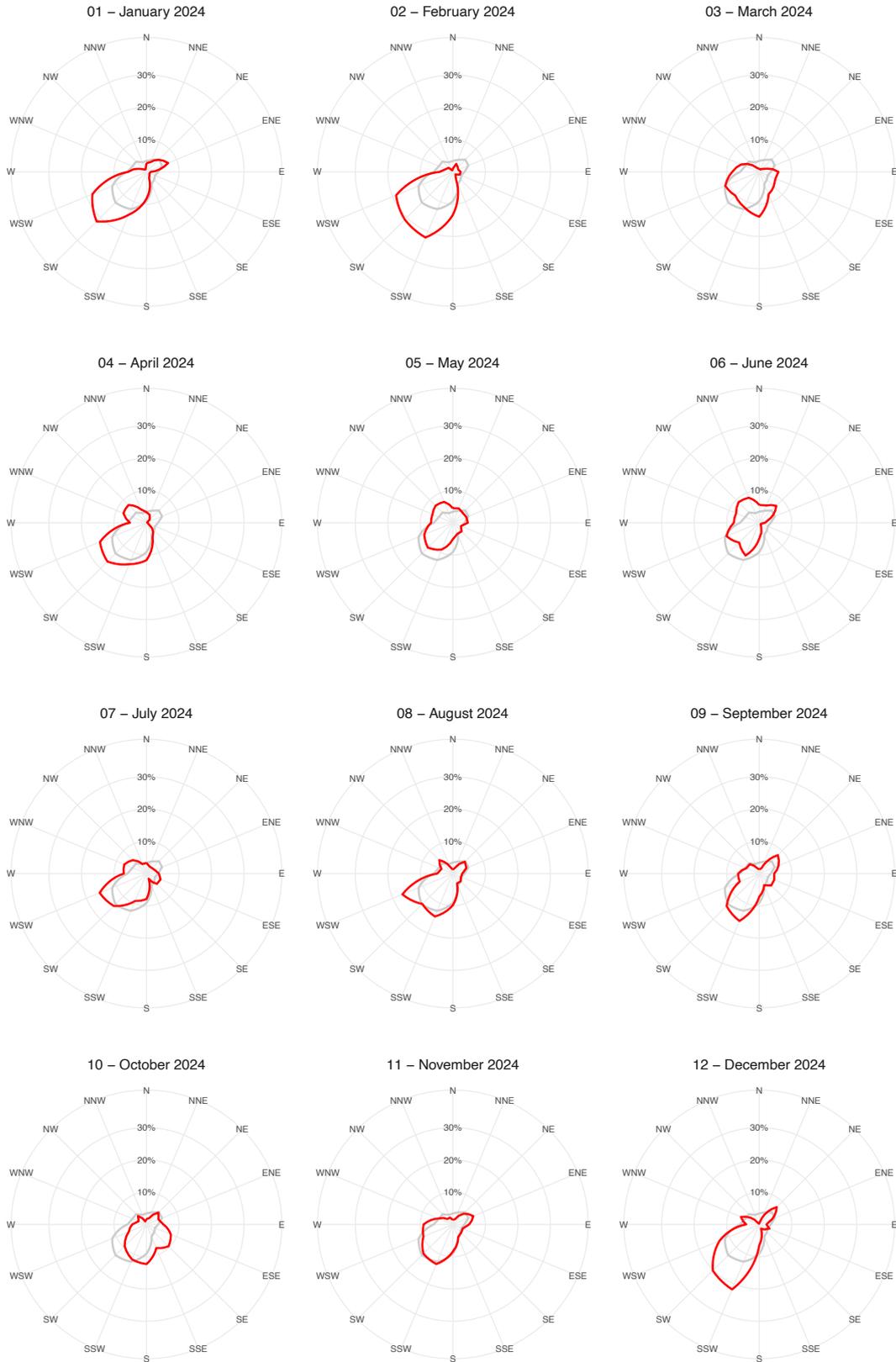
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	10,59%	6,67%	4,15%	2,67%	2,93%	15,02%	6,11%	0,00%	19,94%	8,14%	6,87%	14,80%	<b>7,95%</b>
07L	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,08%	5,82%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	<b>0,65%</b>
07R	0,00%	0,00%	9,31%	0,00%	3,23%	0,00%	0,00%	1,13%	2,41%	7,01%	0,61%	0,13%	<b>1,94%</b>
19	6,44%	4,08%	11,82%	8,45%	6,36%	4,55%	7,01%	2,43%	13,20%	9,07%	6,87%	9,96%	<b>7,38%</b>
25L	26,04%	28,71%	21,38%	29,59%	22,10%	31,49%	36,43%	35,81%	27,36%	30,21%	27,61%	30,96%	<b>29,53%</b>
25R	56,94%	60,54%	53,33%	59,29%	65,39%	48,93%	50,38%	54,81%	37,09%	45,57%	58,04%	44,15%	<b>52,54%</b>

- Décollages en % de nuit

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2024
01	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	<b>0,00%</b>
07L	10,46%	6,44%	11,60%	1,02%	0,66%	16,78%	7,69%	2,05%	24,64%	18,30%	9,18%	15,96%	<b>10,33%</b>
07R	0,26%	0,56%	0,00%	0,25%	0,00%	1,32%	0,38%	0,82%	1,90%	0,64%	0,24%	0,27%	<b>0,57%</b>
19	16,84%	30,81%	32,87%	34,52%	34,96%	29,36%	33,65%	6,56%	29,86%	24,89%	23,91%	27,66%	<b>26,96%</b>
25L	2,04%	0,56%	0,28%	0,76%	0,44%	1,77%	1,92%	1,84%	1,66%	1,49%	0,48%	0,27%	<b>1,18%</b>
25R	70,41%	61,62%	55,25%	63,45%	63,94%	50,77%	56,35%	88,73%	41,94%	54,68%	66,18%	55,85%	<b>60,96%</b>

## 5.4.9 Les roses de vent mensuelles en 2024

Monthly wind roses in Zaventem, year 2024



— Monthly wind rose    — Average wind rose (January 2010 – December 2024)



AirEuropa

EC-LTM

AirEuropa  
www.aireuropa.com

250 CAT 1/2/3

## 5.5 Répartition par procédure aéronautique SID des décollages depuis les pistes 25R/L

		2017		2018		2019		2020	
RIGHT	DENUT	8.725	8,81%	8.659	9,83%	8.825	9,28%	3.479	10,04%
	HELEN	6.132	6,19%	4.598	5,22%	4.751	5,22%	2.065	5,96%
	NICKY	11.284	11,40%	9.754	11,07%	10.658	11,07%	3.706	10,69%
	KOK	102	0,10%	117	0,13%	142	0,13%	65	0,19%
	ELSIK	64	0,06%	39	0,04%	43	0,04%	15	0,04%
	CIV RING	17.601	17,78%	16.371	18,58%	17.970	18,58%	6.494	18,74%
	ZULU	636	0,64%	633	0,72%	882	0,72%	832	2,40%
<b>TOTAL</b>		<b>44.544</b>	<b>45,00%</b>	<b>40.171</b>	<b>45,60%</b>	<b>43.271</b>	<b>45,50%</b>	<b>16.656</b>	<b>48,05%</b>
LEFT	LNO	2.639	2,67%	2.988	3,39%	3.713	3,90%	1.440	4,15%
	SPI	6.038	6,10%	4.559	5,18%	5.116	5,38%	2.083	6,01%
	SOPOK	23.650	23,89%	21.600	24,52%	22.170	23,31%	7.203	20,78%
	PITES	1.828	1,85%	1.095	1,24%	1.465	1,54%	522	1,51%
	ROUSY	12.130	12,25%	11.094	12,59%	11.800	12,41%	3.625	10,46%
<b>TOTAL</b>		<b>46.285</b>	<b>46,75%</b>	<b>41.336</b>	<b>45,92%</b>	<b>44.264</b>	<b>46,54%</b>	<b>14.873</b>	<b>42,91%</b>
STRAIGHT	CIV CANAL	7.507	7,58%	6.096	6,92%	7.185	7,55%	2.796	8,07%
AHEAD	DELTA	660	0,67%	493	0,56%	383	0,40%	336	0,97%
<b>TOTAL</b>		<b>8.167</b>	<b>8,25%</b>	<b>6.589</b>	<b>7,48%</b>	<b>7.568</b>	<b>7,96%</b>	<b>3.132</b>	<b>9,04%</b>
<b>TOTAL ALL</b>		<b>98.996</b>		<b>88.096</b>		<b>95.103</b>		<b>34.661</b>	

\* Pour les données avant 2017 vous pouvez consulter nos anciens rapports annuels sur notre site, [www.airportmediation.be/fr/rapports\\_annuels.html](http://www.airportmediation.be/fr/rapports_annuels.html).

		2021		2022		2023		2024	
RIGHT	DENUT	3.863	8,60%	5.818	8,79%	6.182	8,71%	6.278	7,85%
	HELEN	2.512	5,59%	3.762	5,69%	3.949	5,56%	4.246	5,31%
	NICKY	4.033	8,98%	5.845	8,83%	6.482	9,13%	7.467	9,34%
	KOK	67	0,15%	72	0,11%	56	0,08%	83	0,10%
	ELSIK	35	0,08%	40	0,06%	41	0,06%	56	0,07%
	CIV RING	9.842	21,92%	13.015	19,67%	14.023	19,75%	16.772	20,98%
	ZULU	617	1,37%	597	0,90%	663	0,93%	860	1,08%

<b>TOTAL</b>	<b>20 969</b>	<b>46,70%</b>	<b>29 149</b>	<b>44,05%</b>	<b>31 396</b>	<b>44,21%</b>	<b>35.762</b>	<b>44,74 %</b>
--------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------

LEFT	LNO	1.736	3,87%	2.565	3,88%	2.561	3,61%	2.825	3,53%
	SPI	2.047	4,56%	3.544	5,36%	4.360	6,14%	4.848	6,06%
	SOPOK	7.440	16,57%	12.669	19,15%	13.439	18,92%	13.869	17,35%
	PITES	1.692	3,77%	2.031	3,07%	2.587	3,64%	2.841	3,55%
	ROUSY	5.422	12,08%	9.465	14,30%	9.284	13,07%	11.682	14,61%

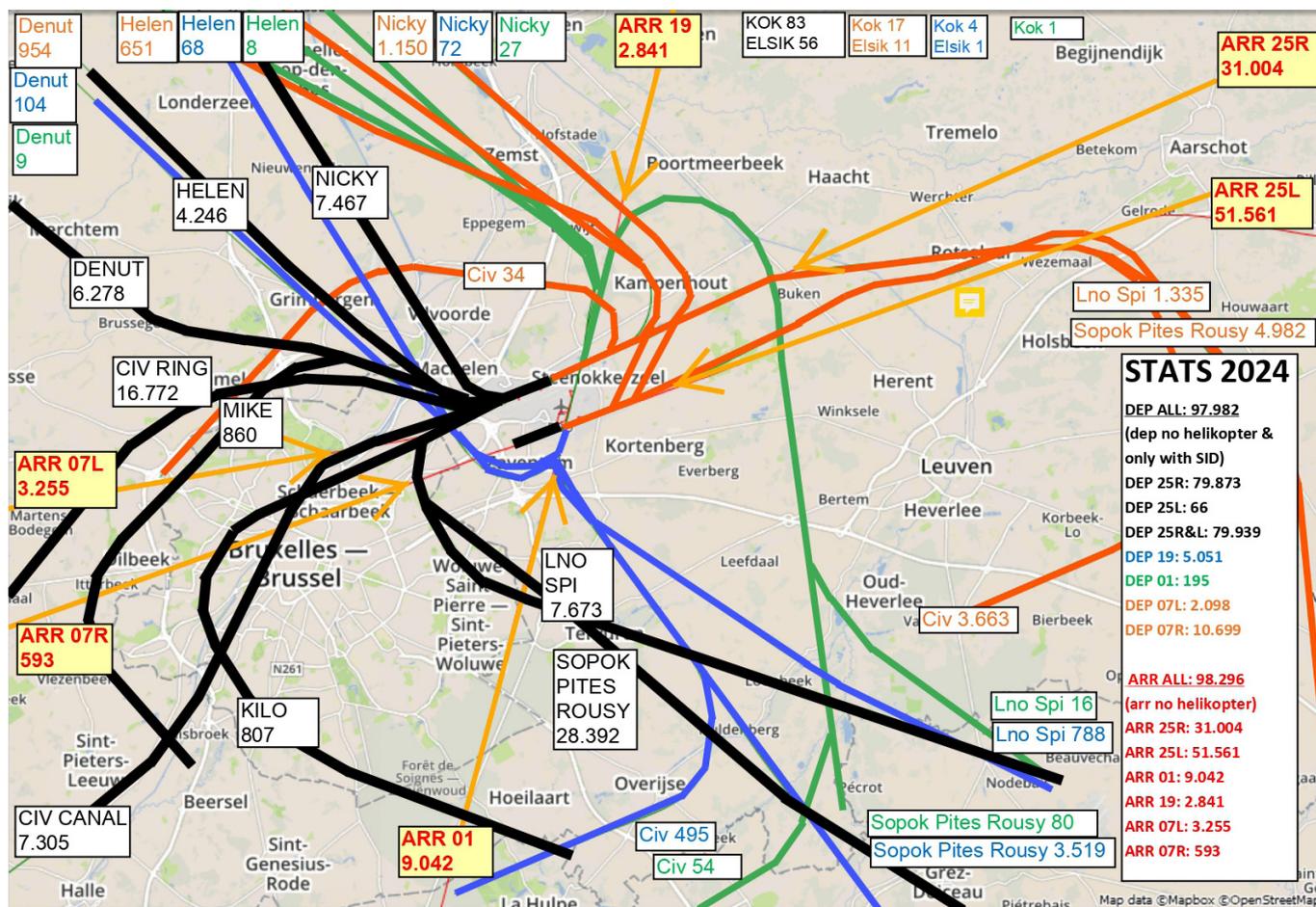
<b>TOTAL</b>	<b>18.337</b>	<b>40,84%</b>	<b>30.274</b>	<b>45,75%</b>	<b>32.231</b>	<b>45,39%</b>	<b>36.065</b>	<b>45,12%</b>
--------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

STRAIGHT	CIV CANAL	4.878	10,86%	6.161	9,31%	6.701	9,44%	7.305	9,14 %
AHEAD	DELTA	718	1,60%	585	0,88%	685	0,96%	807	1,01%

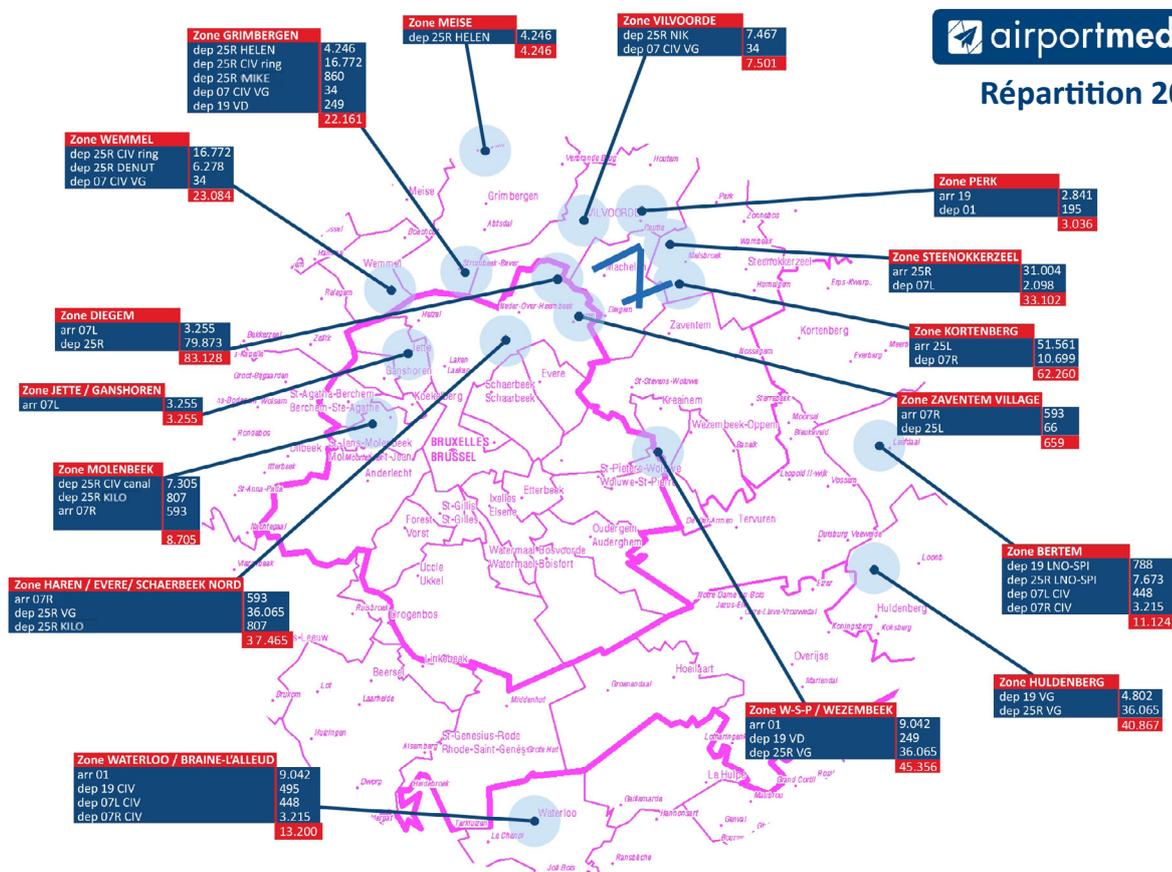
<b>TOTAL</b>	<b>5.596</b>	<b>12,46%</b>	<b>6.746</b>	<b>10,20%</b>	<b>7.386</b>	<b>10,40%</b>	<b>8.112</b>	<b>10,15%</b>
--------------	--------------	---------------	--------------	---------------	--------------	---------------	--------------	---------------

<b>TOTAL ALL</b>	<b>44.902</b>		<b>66.169</b>		<b>71.013</b>		<b>79.939</b>	
------------------	---------------	--	---------------	--	---------------	--	---------------	--

## 5.6 Répartition du trafic aérien zone par zone autour de Bruxelles-National en 2024



## 5.7 Répartition du trafic aérien par piste en 2024



RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

# 6. ANALYSE ET TRAITEMENT DES PLAINTES ET RÉCLAMATIONS

## 6.1 37.188 réclamations reçues en 2024

La mission principale du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National reste prioritairement de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'Aéroport de Bruxelles-National (article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 15 mars 2002 et article 3 § 2 de la loi du 28 avril 2010).

Début 2024, nous avons également assuré la transmission et le suivi des réclamations qui nous sont parvenues et relatives à l'enquête publique concernant le renouvellement du permis d'environnement de la société privée Brussels Airport Company.

En première ligne, interviennent les 2 Médiateurs-adjoints (de rôle linguistique différent), détachés de skeyes, qui répondent chacun aux réclamations qui sont adressées à la Médiation.

En seconde ligne, intervient le Directeur du Service de Médiation et Médiateur Aérien du Gouvernement, dans un rôle d'arbitre en recours formulé par les requérants et riverains contre la réponse initiale adressée par les Médiateurs-adjoints.

L'examen des plaintes manifestement non fondées, répétitives, inappropriées ou indécentes (article 4 de la loi du 28 avril 2010) se fait au sein du Collège des Médiateurs, réunissant le Directeur et Médiateur Aérien ainsi que les Médiateurs-adjoints, détachés de skeyes. Le Collège décide au cas par cas de l'attitude à adopter vis-à-vis de ces requêtes. Nous déposons plainte auprès d'un Juge d'instruction pour toutes les menaces, injures, propos diffamatoires et calomnieux qui nous sont adressés nominativement ou à titre collectif.

De même, en application stricte de l'article 29 du Code d'Instruction Criminelle, nous signalons aux autorités tous les faits délictueux dont nous avons pris connaissance ou avons été informés.

Normalement toutes les réclamations et suggestions des riverains doivent nous arriver uniquement via le formulaire en ligne sur notre site internet et par téléphone. Ce formulaire a été entièrement réactualisé et modernisé en 2019. Les demandes sur les adresses mails des membres du service ou transmises via les réseaux sociaux (commentaire Facebook, Facebook Messenger, Twitter et Instagram) ne sont pas acceptées.

## 6.2 Augmentation du nombre de plaintes en 2024

Un total annuel de 10.440 réclamations introduites en 2024 ont été jugées recevables (envoyées selon les modalités prévues) mais déclarées non fondées car impolies, vexatoires, grossières, irrespectueuses et ce conformément à l'article 4 alinéa 1 de la loi du 28 avril 2010.

Nous ne cherchons pas la course aux résultats, ni à obtenir de plus en plus de plaintes. Le nombre global de réclamations introduites auprès du Médiateur en 2024 s'élève à 37.188 ; il est à noter que nous avons répondu de façon détaillée à heure et à temps à tous ces courriers et mails, et que le nombre de recours contre le contenu des plaintes en 2024 s'élève à 17 personnes non satisfaites par la première réponse reçue ce qui témoigne de la qualité de notre travail.

Plusieurs facteurs pourraient expliquer l'augmentation des plaintes en 2024 :

- L'attention portée par diverses communes au renouvellement du permis d'environnement de B.A.C. ;
- La répétition sans fin de petits travaux aux pistes et la fermeture de diverses pistes ;
- Les conditions météorologiques avec plus de déviations par rapport au schéma préférentiel principal ;
- Le fait que l'exploitant aéroportuaire pour des raisons d'économie s'abstienne de dégivrer ou déneiger la piste 19 ;
- Le maintien en exploitation de nuit d'avions anciens, bruyants et polluants sans modifications depuis 2009 ;
- Le décollage de nuit d'un avion illégal et totalement interdit : le Boeing 777 cargo ;
- L'absence de la moindre décision politique concrète depuis avril 2015 ;
- L'absence de normes de bruit au sol pour le trafic aérien en Région flamande ;
- Le non-respect systématique de sa licence par Brussels Airport Company (articles 31, 34, 36 et 37) ;
- Le manque d'empathie de Brussels Airport Company à l'égard de la communauté et des riverains ;
- Les fausses informations diffusées par Brussels Airport Company (confusion entre normes et niveaux, confusion dans les travaux, travaux en cours mais finis, pistes en béton, « les gens oublient que les avions sont plus silencieux qu'en 2000 ») ;
- Le sentiment que le dossier n'est globalement pas traité et que les infractions ne seraient pas poursuivies.

La majorité des réclamations nous parviennent par le formulaire mis en ligne sur notre site internet (25.714) mais les moyens de nous contacter ont été adaptés par le citoyen avec des plaintes qui arrivent directement sur certaines boîtes privées de messagerie, et sur les réseaux sociaux Twitter et Facebook surtout pendant les périodes de schémas de pistes hors PRS.

Toutes les plaintes ont reçu une réponse endéans les 15 jours, exceptés les plaintes non admissibles car contenant des propos injurieux, qui sont recevables car introduites selon les processus définis mais qui sont infondées car ne respectant pas les principes élémentaires de correction, de respect et de politesse.

## 6.3 Analyse du contenu des plaintes

Nous avons pu remarquer que des remerciements nous sont adressés lorsque nous avertissons à l'avance de perturbations du trafic aérien suite à des travaux, aux conditions météo ou à des évènements extérieurs (manifestation, compétition sportive, vols de calibration, obstacles dans les zones de survol).

En effet, nous remarquons qu'une information préalable sur des travaux aux pistes, indisponibilité de pistes, conditions météorologiques particulières et annoncée avant la survenance des faits, permet de calmer les esprits en évitant les réactions démesurées voire déplacées.

De même, une attention toute particulière envers le respect des personnes qui nous contactent, par une empathie sensible à leurs situations particulières, assure une bonne relation menant à une bonne compréhension des situations particulières de survol, à cet égard l'écoute et la disponibilité de toute l'équipe sont des considérations primordiales.

Nos réponses sont soit des réponses individuelles au cas par cas en fonction de la précision de la question qui est à l'origine de la plainte, soit une réponse collective par semaine qui reprend la liste des déviations au PRS selon les données communiquées chaque semaine par skeyes.

Nous constatons une recrudescence importante des requêtes en cas d'utilisation de pistes en dehors du PRS, soit lors d'utilisation des pistes 01, 07 et 19 ; et nous efforçons d'expliquer clairement l'impact des conditions météorologiques sur l'utilisation des pistes avec le souci que la sécurité de la navigation aérienne doit toujours rester le facteur déterminant du choix des pistes.

Les questions environnementales ne peuvent pas prendre le pas sur la sécurité du trafic aérien, et le commandant de bord est et reste toujours le seul maître à bord dans le choix de la piste. Mais il est manifeste qu'une certaine évolution climatique est identifiable depuis quelques années, avec en dehors des périodes principales de vent de secteur Ouest (la règle et donc les pistes 25), un vent contraire sur une période parfois très courte mais avec des pointes en vitesse maximale très importantes et plus souvent de secteur Est voire Sud-Est que Nord. De ce fait, le recours aux pistes 07L/R devrait être privilégié par rapport à une utilisation de la piste 01 avec du vent latéral (*crosswind*).

Conformément aux conventions signées avec l'exploitant aéroportuaire, nous ne fournissons jamais le nom des compagnies aériennes ni l'immatriculation des aéronefs ni leur numéro de vol, malgré le fait que ces données sont publiées et sur FlightRadar24 et sur le site BATC.

Toute plainte relative à des éventuelles infractions et autres utilisations litigieuses d'avions (Code de l'Air, respect des instructions, respect des procédures) est exclusivement transmise à la Direction Générale du Transport Aérien, et nous n'assurons pas le suivi de ces dossiers tout comme nous ne sommes pas informés des suites réservées par l'Administration et/ou le Parquet du Procureur du Roi à ces éventuelles infractions.

Nous constatons une très forte hausse des plaintes lors de longues périodes de déviation au PRS, surtout quand les pistes 01 ou 07 sont activées pour les atterrissages et 07 et 19 pour les décollages.

La piste d'atterrissage 01 est de loin le courroux de la majorité des réclamations que nous recevons, les personnes survolées maîtrisent parfaitement la législation sur les normes de vent et sont bien informées des diverses décisions de justice. Les décollages 07 « Leuven Rechtdoor » suscitent également bon nombre de réactions, mais liées à une certaine incompréhension ou méconnaissance de la situation réelle, les requérants estimant que cette procédure serait interdite par décision de justice, ce qui n'est pas du tout le cas.

Concernant le PRS, ce sont les départs matinaux quotidiens entre 06h00 et 07h00 du matin qui suscitent des réactions que ce soit par le virage gauche, le virage droite, le léger virage droite puis tout droit dans l'axe de piste 25R. C'est l'heure des survols, et le nombre cadencé de décollages qui se suivent qui attirent les commentaires justifiés qui nous sont adressés.

### 6.3.1 Menaces de mort

Une campagne de harcèlement et d'intimidation, contenant très clairement des menaces de mort et atteintes à l'intégrité physique du Médiateur, a été lancée entre septembre et novembre 2023, soit un total de 384 plaintes recevables mais non fondées.

Le Médiateur est tenu de prendre en compte ces réclamations, mais au vu de leur contenu inacceptable, il a été obligé de déposer plainte auprès des services de Police, le Médiateur a été placé sous protection au moment des faits.

L'enquête de police a permis rapidement d'identifier l'auteur des mails sur base de petites erreurs commises lors de l'envoi des mails, une procédure de médiation est en cours depuis janvier 2025 avec l'auteur des faits.



RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

## 6.4 Les suspicions d'infractions aéronautiques, constatées principalement de nuit à Bruxelles-National

Conformément à la législation, le Médiateur est tenu de signaler toutes les suspicions d'infractions qu'il pourrait constater dans l'exercice de ses fonctions. Son rôle n'est pas de fermer les yeux mais d'informer les autorités quand il constate des activités non-correctes, illicites, illégales ou non autorisées.

Le Ministre de la Mobilité a clairement informé le Médiateur qu'il était obligatoire que le Médiateur signale tous faits qu'il pourrait constater au SPF Mobilité et Transport au Ministre et à la Direction Générale du Transport Aérien (DGTA).

Donc l'intervention du Médiateur est d'une part tout à fait conforme à la législation et au droit, et d'autre part elle est en plus d'être pertinente tout à fait légale et légitime.

Le coordinateur des créneaux horaires de Bruxelles-National (Belgium Slot Coordination) a signalé pour 2024 :

- 15.866 créneaux horaires attribués pour la période de nuit ;
- 15.058 créneaux horaires de nuit réellement utilisés de nuit ;
- 1.055 vols effectués de nuit sans créneau horaire dont :
  - o 661 atterrissages de nuit sans créneau de nuit ;
  - o 394 décollages de nuit sans créneau de nuit.

Sur le nombre global annuel total de 198.617 vols comptabilisés en 2024, il a été dénombré très exactement un nombre exact et précis de 16.380 vols effectués de nuit.

Dans la législation, on remarque une confusion dans les textes entre nombre de vols de nuit et nombre de créneaux de nuit ; et dans la pratique en 2024 il a été recensé 16.380 vols de nuit, mais 15.866 créneaux horaires attribués de nuit, mais 15.058 créneaux horaires de nuit réellement utilisés de nuit.

Concernant les suspicions d'infractions, le Médiateur a relevé au cours de l'année 2024 :

**1.055 vols effectués de nuit sans créneau horaire** tels que signalés sans contestation par le coordinateur des créneaux horaires de Bruxelles-National.

Le Médiateur est dans l'impossibilité matérielle de vérifier la légalité des créneaux à l'atterrissage, ne disposant pas d'assez d'informations pertinentes de la part de Brussels Airport Company (non respect à ce sujet par Brussels Airport Company de l'article 36 de sa licence).

Voici ci-dessous un aperçu des infractions à la législation aéronautique présumées et signalées pour les vols de départ par le Médiateur entre 2021 et 2024, et les infractions signalées pour les vols d'arrivée et de départ par Belgium Slot Coordination.

Overview of the suspected violations observed by BSC and AirportMediation  
between 2021 and 2024

	2021	2022	2023	2024
BSC departures	160	568	544	394
BSC arrivals	240	890	773	661
AirportMediation departures	344	805	667	763
AirportMediation departures (QC)	325	185	161	218

**Renseignements fournis à titre indicatif  
sans aucune reconnaissance préjudiciable**  
Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans  
un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire  
sans une autorisation expresse du Service de Médiation du  
Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

**Deze inlichtingen worden u  
verstrekkt onder alle voorbehoud**  
Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel  
geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder  
desbetreffende toestemming van de Ombudsdienst van de  
Federale Regering voor de luchthaven Brussel-Nationaal

La loi et diverses dispositions légales imposent au Médiateur Fédéral de transmettre aux autorités et responsables toutes les présomptions d'infractions. Cette notification régulière d'infractions constatées est adressée au Ministre de la Mobilité, au SPF Mobilité et à l'exploitant privé Brussels Airport Company conformément à la législation applicable : notamment l'article 29 du Code d'Instruction Criminelle, les articles 31, 34, 36 et 37 de l'arrêté royal du 21 juin 2004, les arrêtés ministériels des 3 mai 2004 et 27 juillet 2009, les articles 8 § 1<sup>er</sup> et 9 de l'arrêté ministériel du 26 octobre 2000 et l'article 1, 7° § 2 de l'arrêté pris par le Régulateur en date du 31 mars 2006.

**763 suspicions d'infractions de nuit au décollage ont été signalées par le Médiateur dont :**

- **204** vols AeroLogic effectués de nuit avec un avion interdit de vol de nuit (non relevés par le coordinateur des créneaux qui ne s'occupe pas de cette législation fédérale) ;
- **456** infractions simples ;
- **42** doubles infractions, donc **84** infractions (pas de slot et/ou QC interdit et/ou départ pendant nuit calme) ;
- **4** triples infractions, donc **12** infractions (cumulant pas de slot, QC interdit et départ pendant nuit calme) ;
- **7** utilisations d'une procédure interdite de nuit.

**Si on rajoute, légalement, les 204 vols AeroLogic, les 46 infractions doubles et triples individuelles, et les 7 infractions d'une procédure interdite de nuit, rien qu'eux, on dépasse le nombre de 1.055 suspicions d'infractions, soit très exactement AU MOINS 1.362 INFRACTIONS DE NUIT.**

**Une solution durable et acceptable doit passer par un 0 INFRACTION DE NUIT !**

Bonjour,

Je vous présente mes meilleurs vœux pour cette année 2025.

Voici notre rapport concernant les créneaux de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National pour documenter votre rapport annuel.

BSC, coordinateur indépendant des créneaux horaires de Bruxelles-National, a la charge de la gestion des créneaux aéroportaires sur la plate-forme de Bruxelles-National.

Les chiffres concernant les nombres de vols effectifs, sont communiqués par Brussels Airport Company dans son rapport annuel.

Ceci dit, voici le résumé de nos observations pour l'année 2024 sur les créneaux de nuit à Bruxelles-National et leur utilisation.

Night Slots BRU/EBBR 2024				
<b>1) Night Slot Allocation</b>				
2024		Arrivals	Departures	Total
# of night slots allocated for the current year	Slots	11.123	4.743	15.866
# of night slots that will not be operated in the night (forecast)	Slots	661	147	808
<b>Availability</b>		<b>Arrivals</b>	<b>Departures</b>	<b>Total</b>
Maximum # of slots for the year	Slots	16.000	5.000	16.000
<b>2) Night Flights Operated</b>				
2024		Arrivals	Departures	Total
# of night flights to be operated for the current year (slot night / block night)	Flights	10.462	4.596	15.058
# of night abuses (forecast) for the current year	Flights	661	394	1.055
exempted flights forecast for the year	Flights	93	64	157

1. Créneaux de nuit (slots) :

- BSC peut distribuer maximum 16.000 slots de nuit, dont maximum 5.000 slots pour des départs, par année calendrier (1<sup>er</sup> janvier-31 décembre)
- BSC a distribué 15.866 slots de nuit pour l'année 2024, répartis entre 11.123 arrivées et 4.743 départs.

2. Déviations observées par BSC et rapportées à la DGTA :

- Parmi les 15.866 slots de nuit attribués, 808 vols prévus de nuit (661 arrivées + 147 départs) ont effectivement été opérés dans les heures de journée (06h00-22h59).
- 15.058 slots de nuit (10.462 arrivées + 4.596 départs) qui ont effectivement été opérés dans la nuit.
- Nous avons aussi rapporté à l'autorité compétente 1.055 cas de vols opérés dans la nuit (661 arrivées + 394 départs) et ne disposant pas de slot de nuit. ATTENTION, cela ne constitue pas pour autant une infraction. Il appartient à l'autorité compétente de juger si les cas que BSC lui rapporte constituent une infraction potentielle, c-à-d une action **répétée et intentionnelle**.
- Nous avons aussi rapporté 157 vols « exemptés » (93 arrivées + 64 départs). Ces vols ne subissent pas les contraintes de la coordination.
- Nous vous rappelons que la coordination est faite uniquement sur les vols IFR et nous ne rapportons donc pas sur les vols VFR (majoritairement des hélicoptères de la police fédérale).
- Brussels Airport Company indiquera dans ses rapports officiels combien de vols ont été opérés pendant la nuit. Nous savons que les chiffres de BAC dévient habituellement de quelques unités par rapport aux observations faites par BSC.

Comme en 2023, les conditions météorologiques en général, le manque de contrôleurs aériens en Europe et les conséquences de la guerre en Ukraine ont une nouvelle fois pesé sur la ponctualité des opérations. Nous notons une diminution relative du nombre de vols effectués dans la nuit par des avions qui ne disposaient pas de créneau de nuit. Cette diminution illustre les efforts constants de BSC, de Brussels Airport Company, des compagnies aériennes, et de la Direction Générale du Transport Aérien (DGTA/DGLV). Ces efforts communs des différentes parties continueront en 2025 avec pour but de réduire plus encore le nombre de vols opérés de nuit sans avoir reçu un créneau nocturne.

Je reste à votre disposition pour toute information complémentaire que vous jugeriez utile à la bonne lecture de ce rapport.

Cordialement,

**Didier HOCQ**  
General Manager



## 6.5 Avis motivés du Collège des Médiateurs

Nous avons rendu des avis motivés, publiés sur notre site internet, en analyse des réclamations introduites dans le but d'apporter un changement aux situations conflictuelles qui nous ont été communiquées dans le contenu des réclamations introduites :

- **17.004 – 9 septembre 2019** ; Boeing 777 AeroLogic
- **17.005 – 9 septembre 2019** ; B.A.C. – Travaux piste 25R/07L été 2020
- **17.006 – 9 septembre 2019** ; B.A.C. – Relais des informations
- **17.007 – 9 septembre 2019** ; Maintien des publications PBN pour les pistes 07R/07L
- **17.008 – 18 octobre 2019** ; Nécessité d'une détermination claire des valeurs de composantes de pistes
- **17.009 – 5 novembre 2019** ; Sécurité dans les bâtiments à l'aéroport
- **17.010 – 21 novembre 2019** ; RESA piste 19
- **17.011 – 27 mars 2020** ; Avions cargo Boeing 747 en procédure DELTA
- **17.012 – 27 mars 2020** ; Avions cargo Boeing 747 en procédure DENUT
- **17.013 – 27 mars 2020** ; Avions gros-porteurs virage gauche 25R
- **17.014 – 27 juillet 2020** ; B.A.C. – Evaluation bi-hebdomadaire des travaux à la piste 25R/07L été 2020
- **17.016 – 27 juillet 2020** ; Respect des procédures par la compagnie Brussels Airlines
- **17.018 – 3 août 2020** ; B.A.C. – Évaluation hebdomadaire des travaux à la piste 25R/07L été 2020
- **17.020 – 10 août 2020** ; Maintien des publications PBN pour les pistes 07R/07L
- **17.022 – 10 août 2020** ; Évaluation hebdomadaire des travaux à la piste 25R/07L été 2020
- **17.025 – 3 novembre 2020** ; Nécessité d'une détermination claire des valeurs de composantes de vent sur les pistes
- **17.028 – 31 mai 2021** ; Publications de procédures PBN permanentes pour les pistes 07R/07L de Bruxelles- National
- **17.030 – 31 mai 2021** ; Nécessité d'une détermination claire des valeurs de composantes de vent dans le respect des définitions ICAO et de l'Arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 22 octobre 2020
- **17.032 – 31 mai 2021** ; Demande d'avis écrit sur la proposition de résolution 291
- **17.033 – 8 juin 2021** ; Recommandation d'imposer des restrictions opérationnelles aux avions « heavy » et aux avions à QC élevé
- **17.035 – 5 octobre 2021** ; Rencontre par vidéo conférence avec Madame Vandamme, Présidente du Comité de Direction du SPF Mobilité et Transports
- **17.036 – 1 mars 2022** ; Demande de réalisation par les autorités fédérales et/ou régionales compétentes d'études analytiques, épidémiologiques et/ou scientifiques claires et complètes sur l'impact en terme de santé, de maladies, de troubles du sommeil de l'activité aéroportuaire de jour et de nuit autour de Bruxelles-National
- **17.038 – 8 mars 2022** ; Disponibilité H-24, équipe de garde et diffusion des bonnes informations et de réponses correctes
- **17.040 – 8 mars 2022** ; RYANAIR, demande d'informations sur les évolutions d'avions de type Boeing 737 autour de Bruxelles-National dans la soirée du dimanche 20 février 2022
- **17.041 – 7 avril 2022** ; Demande de fixation par la Région flamande de normes de bruit a l'immission pour l'activité aéroportuaire de jour et de nuit autour de Bruxelles-National
- **17.044 – 3 octobre 2023** ; Sécurité dans les installations aéroportuaires de Bruxelles-National

- **17.046 – 7 mai 2024** ; Le renouvellement du permis d’environnement accordé le 29 mars 2024 à la société commerciale privée « Brussels Airport Company » pour exploiter des terminaux aéroportuaires à Bruxelles-National
- **17.048 – 3 décembre 2024** ; Analyse du document n° 23.399.01 du bureau néerlandais « To70 » relatif aux normes de vent dans le système préférentiel d’utilisation des pistes à Bruxelles-National

## 6.6 Assurer le suivi des plaintes qui ne nous concernent pas

Dans un souci d’efficacité, et dans le respect du principe élémentaire de droit administratif de la continuité des services, les plaintes qui nous sont adressées mais qui sont sans rapport avec nos missions légales sont malgré tout traitées, dans le sens où ces plaintes sont transférées aux bonnes personnes ou aux autorités adéquates, comme :

- Toute demande relative à nos missions conférées par l’article 3 de loi du 28 avril 2010, mais dont les arrêtés royaux d’exécution n’ont jamais été pris ;
- Accessibilité de l’aéroport et moyens de communication (parkings, Kiss and Ride, routes) ;
- État de propreté des infrastructures aéroportuaires ;
- Numérotation des pistes et déclinaison magnétique ;
- Refus d’embarquement et litiges voyageurs ;
- Annulations ou déviations de vols passagers ;
- Pertes ou retards dans la délivrance des bagages ;
- Pertes de documents d’identité ;
- Litiges handling, litiges compagnies aériennes, litiges passagers ;
- Déplacements dans l’aéroport, accompagnement de personnes vers les avions ;
- Licences pilotes, heures de vol, entraînement, cours d’aviation ;
- Emplois dans le secteur aérien et à l’aéroport ;
- Enfants sans accompagnement familial ;
- Survol de et vers les aéroports régionaux ;
- Survol en Belgique par des avions à haute altitude de et vers des aéroports étrangers ;
- Installation de sonomètres ;
- Embarquement et débarquement en zone automobile ;
- Questions sur l’accessibilité par transports en commun ;
- Utilisation de couteaux dans les restaurants de l’aéroport, notre intervention positive a induit le retrait de tous couteaux au-delà du point de contrôle des bagages ;
- Visites des installations aéroportuaires ;
- Normes de bruit liées au survol de certains territoires ;
- Questions politiques et juridiques ;
- Questions et demandes liées à des compétences non-fédérales.

*Nous estimons, en toute bonne gestion administrative, qu’il est de notre devoir de traiter toutes ces demandes même si nous n’avons aucune compétence en la matière, et de les transmettre aux personnes légalement habilitées à les traiter tout en en avertissant la personne qui nous a par erreur contacté.*

***La Médiation c’est aussi aider en toutes circonstances***

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

## 6.7 Transparence de l'information

Nous soutenons absolument les initiatives développées principalement par skeyes en vue de renforcer les canaux d'information mis à disposition du public, comme le site [www.batc.be](http://www.batc.be).

Nous avons participé à la réflexion sur la rénovation du site [www.batc.be](http://www.batc.be) intervenue courant du dernier trimestre de 2018 ; à présent ce site est plus clair, mieux présenté, plus complet, et offre une garantie de pouvoir fournir (avec seulement une heure de retard) une information parfaite qui nous aide dans notre politique de communication préalable et pro-active.

La communication claire des données météo, du vent au sol, du vent en altitude, des prévisions météo, et des travaux ayant un impact sur la disponibilité des pistes, sont autant de facteurs qui nous aident dans notre mission quotidienne d'information. Notons toutefois que l'actualisation du site BATC n'est pas toujours effectuée à temps, que des travaux annoncés sont annulés en dernière minute et que souvent les utilisations des pistes ne correspondent pas à la réalité observée sur le terrain.

Nous disposons de l'écran BARWIS reprenant les valeurs des composantes de vent sur les différentes pistes de l'Aéroport de Bruxelles-National, ainsi que les relevés en temps réel des mesures de vent prises depuis les 4 anémomètres implantés à proximité des pistes aéroportuaires.

Dès que la configuration du système d'aide à la sélection automatique des pistes (R.A.A.S.) aura été approuvée et surtout validée par la Direction Générale du Transport Aérien (DGTA), nous disposerons également d'un écran de contrôle reprenant les données de ce nouveau système d'aide à la sélection des pistes.

## 6.8 Principales zones d'origine des plaintes

Nous ne souhaitons **PAS** établir de classement inapproprié des communes et/ou quartiers qui nous contactent le plus, toutefois sans ordre hiérarchique les zones de survol suivantes posent manifestement un réel problème en termes de manquements au droit à un meilleur environnement :

- **Noordrand** (Diegem, Machelen, Haren, Strombeek-Bever, Grimbergen, Meise, Wemmel) ;
- **Oostrand** (Woluwe-Saint-Pierre, Stockel, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Sterrebeek, Tervuren, Vossem, Duisburg, Huldenberg) ;
- **Oostkant** (Kortenbergh, Steenokkerzeel, Erps-Kwerps, Herent, Leuven, Rotselaar, Bertem, Winksele, Haacht, Lubbeek, Wilsele, Tildonk) ;
- **Région de Bruxelles-Capitale** (Haren, Evere, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Jette, Laeken, Neder-over-Heembeek) ;
- **Brabant Wallon** (Waterloo, Braine L'Alleud, La Hulpe, Lasne).

**Zaventem-Centre** est la localité la moins survolée de toutes. Il y'a eu 68 survols d'avions au-dessus de Zaventem en 2024, pour un total de €10.319.735 de rentrées financières liées à l'exercice de l'activité aéroportuaire dans le budget communal de 2023. Il existe quatre taxes et/ou redevances qui peuvent être directement liées aux opérations aéroportuaires. Il s'agit des taxes/rétributions sur les taxis, de la taxe de stationnement, de la taxe d'hébergement et de la taxe sur la force motrice. Leur montant total s'élève à €7.119.735 pour 2023.

La ventilation par taxe/rétribution nous donne :

- Taxe/rétribution sur les taxis : €192.670
- Taxe de stationnement : €4.617.768
- Taxe de séjour : €1.939.166
- Taxe sur la force motrice (aéroport seulement) : €370.131

Les hôtels de l'aéroport sont taxés par le biais de la taxe d'hébergement. Les magasins de l'aéroport ne sont pas spécifiquement taxés. Les revenus de l'impôt foncier sont versés sans détail à l'administration communale de Zaventem, toutefois en accord avec l'administration fiscale flamande, la commune de Zaventem les estime à 3,2 millions d'euros. Pourtant la commune de Zaventem est une de celles qui réclame encore un maximum de dispersion des vols !

## 6.9 Principales procédures aéronautiques contestées

Nous ne souhaitons **PAS** non plus établir de classement tout aussi inutile des procédures aéronautiques contestées mais les plaintes concernent surtout et principalement :

- **Atterrissages en piste 01** : utilisation de la piste, respect des valeurs de composantes de vent, respect des trajectoires d'approche, définition de la rafale de vent, altitude d'alignement et d'interception de l'axe final, overlay RNP de la publication ILS ou interception à 3.000 pieds ;
- **Atterrissages 07** : respect des valeurs de composantes de vent, VOR ou RNP, altitude d'alignement et d'interception de l'axe, choix de nuit entre 07L et 07R ;
- **Procédures de décollage virage droite depuis la piste 25R** : respect des procédures, meilleur éclatement, taux de montée, problématique des avions de plus de 136 tonnes, utilisation de nuit de la procédure MIKE ;
- **Procédures de décollage virage gauche 1.700 pieds depuis la piste 25R** : respect des procédures, utilisation par des avions gros-porteurs de plus de 136 tonnes, meilleur éclatement, litige de la concentration des survols autour de la balise d'Huldenberg ;
- **Procédures de décollage en piste 07** : choix entre procédures « Leuven West » et « Leuven Rechtdoor », cessation environnementale, séparation verticale du trafic, respect des valeurs des composantes de vent, respect des trajectoires de départ, concentration des décollages sur des zones impactées par les atterrissages 25R/L ;
- **Procédures de décollage en piste 25R, virage gauche** : déconcentration des survols Oostrand/Huldenberg ;
- **Procédures de décollage depuis la piste 19** : utilisation par des avions gros-porteurs, respect des procédures, altitude de virage, 700/1.700 pieds vers la droite, nouvelle procédure évitant les villages urbanisés, litige de la concentration des survols autour de la balise d'Huldenberg ;
- **Répartition entre atterrissages 25R/L** : altitude d'alignement, respect des procédures ;
- **Procédures spéciales** de décollage pour les avions gros-porteurs KILO/MIKE ;

- **Respect du nombre de vols autorisés de nuit** : litige entre vols et créneaux ;
- **Waypoints** : leur localisation ;
- **PBN** : pas de publication des procédures d’atterrissages pour les pistes 07R/07L.

## 6.10 Réflexions sur l’utilisation de l’aéroport telles que contenues dans les réclamations qui nous ont été adressées

### 6.10.1 Couverture médiatique du dossier depuis 2014

Le battage médiatique de 2014 et la mise en avant du dossier ont eu comme conséquence que plus personne autour Bruxelles ne veut entendre ou voir des avions en évolution. Des personnes survolées depuis longtemps découvrent tout à coup être impactées soit par la procédure de décollage ex-DELTA/KILO (créée en janvier 1974) soit par la procédure CANAL (créée en juin 2003) soit par la procédure ex-ZULU/MIKE (créée en mars 2004) en prétendant n’avoir jamais été survolées avant février 2014. Il est impossible de leur expliquer objectivement la situation, elles prétendent toujours n’avoir jamais été survolées avant 2014 alors que tous les indicateurs et cartes démontrent que ces personnes sont bien survolées au moins depuis 1974.

Notons que diverses personnes s’approprient d’ailleurs une expertise, alors qu’elles ne disposent pas de toutes les bonnes informations, qu’elles ignorent certains jugements et qu’elles n’ont pas de statut juridique légal pour pouvoir officiellement représenter des personnes survolées, et que le collectif citoyen à l’origine de cette polémique semble totalement avoir disparu et n’est en tous cas plus du tout actif et encore moins légitimement représentatif.

La plus belle preuve en est l’existence de plaintes récentes pour des avions survolant Bruxelles au-delà de 10.000 pieds et qui sont des avions au départ de Londres ou des avions en transit, ou des descentes vers Liège.

De même, en période de beau temps, les traînées blanches (*contrails*) des avions à haute altitude sont interprétées comme des survols depuis Bruxelles. Ensuite, par l’existence des réseaux modernes de communication, le riverain peut s’adresser directement aux responsables politiques par mail, Facebook ou Twitter, et peut plus facilement qu’avant faire relayer son opinion.

### 6.10.2 Importance de la sécurité puis du facteur météorologique avant toutes autres considérations

La sécurité de la navigation aérienne est et reste la priorité. La plupart des riverains ne maîtrisent pas exactement bien le rôle primordial du vent dans le choix des pistes, le risque de l’utilisation de pistes croisées, ni le fait que les conditions météorologiques influencent fortement le déplacement des avions dans l’espace aérien, outre le vent, la température, la pression atmosphérique, les précipitations, la visibilité, le nombre de réacteurs, le taux de montée, la masse totale au décollage, la charge de l’avion; les orages et autres zones d’intempéries à éviter sont souvent incompris ou mal perçus par les riverains.

Le contrôleur aérien connaît très bien les enjeux et jamais il ne « jouera » avec les principes élémentaires de sécurité du trafic aérien. De plus, les pilotes et les contrôleurs aériens ignorent souvent les noms des quartiers et communes survolés, et ne maîtrisent que le contenu de la procédure aérienne telle que publiée aux AIP sans la corrélérer avec une description géographique effective.

### 6.10.3 La différence entre procédures RNAV et procédures conventionnelles

En fonction des conditions météorologiques, sur une procédure conventionnelle de virage à partir d'une altitude définie, un même avion ne survolera jamais deux fois exactement le même endroit. Seules les procédures RNAV avec définition de points de passage, dits *waypoints*, donnent une répétition de survol autour d'un couloir restreint (concentration). Ainsi les riverains considèrent que les procédures aéronautiques SID publiées aux AIP sont des « routes » totalement délimitées et dont on ne peut s'écarter. De cette interprétation erronée, naît l'idée que la Cessation ne serait pas bien appliquée, que le virage long ne serait pas supprimé, et que rien n'aurait été modifié depuis la Cessation. De même il existe une énorme confusion entre la procédure du Canal vers CIV et les procédures DELTA vers LNO, PITES, ROUSY, SOPOK et SPI; et même aussi avec la procédure VOR d'atterrissage en 07L qui pour certains est aussi ... la procédure du Canal !

### 6.10.4 La facilité des moyens de communication

Les riverains disposent d'un accès immédiat vers les procédures aéronautiques AIP, et pensent en maîtriser très facilement leur contenu. Selon eux, les AIP c'est le Code de la Route Aérien. Il faut tout d'abord rappeler que le contrôle aérien peut à tout moment s'écarter des AIP et ordonner du *vectoring*, et que dans son arrêt du 24 janvier 1997, la Cour d'Appel de Bruxelles a précisé que les informations aéronautiques contenues dans les AIP n'ont pas valeur de disposition légale réglementaire; que les instructions que ces AIP contiennent ne créent pas des droits pour les tiers qui ne peuvent s'en prévaloir pour contraindre skeyes à les respecter et que skeyes en conserve, à tout moment, la maîtrise et peut déroger à ces publications.

De plus, les riverains suivent sur Internet un semblant de trajectoires des avions avec des approximations de leur évolution dans l'espace aérien. Selon certains quand la trajectoire n'est pas correcte c'est skeyes qui ne dit pas la vérité. La perception visuelle qu'on a des survols n'est pas si aisée ni si radicale. Prenons l'exemple des atterrissages 01, quand on se trouve rue Belliard et que l'on voit un Boeing 747 en approche finale sur la 01, on a l'impression que cet avion survole le Cinquantenaire et Mérode, alors qu'il survole en fait Stockel qui se trouve à +/- 4 kilomètres du Cinquantenaire. Ce principe vaut pour la procédure du Canal dont certains continuent de prétendre qu'elle survolerait ou Jette ou Uccle alors que tous les indicateurs démontrent que Jette et Uccle ne sont pas survolées par des avions se trouvant sur la procédure du Canal. Ces données radar de tiers consultables ne sont pas totalement fiables, et le Médiateur Aérien se base exclusivement sur les tracés radar corrects fournis par skeyes.

### 6.10.5 La solution miracle

Certains décideurs ont voulu faire croire aux riverains qu'il existait une solution « miracle » dans le dossier du survol de Bruxelles. Il faut bien admettre qu'il n'existe aucune solution miracle sans conséquences en terme de pertes d'emploi. La solution miracle de fermeture totale de l'aéroport induirait une suppression de +/- 60.000 postes de travail au minimum. De même, au vu de la proximité du territoire régional bruxellois par rapport aux pistes et équipements aéroportuaires, il semble difficile d'envisager une Région de Bruxelles-Capitale qui soit totalement « no-fly zone » et donc sans aucun survol, puisque le territoire bruxellois se trouve à Haren à quelques centaines de mètre du bout de la principale piste de décollage. Le défi est d'aboutir au juste équilibre entre l'environnement et l'économie, ce qui démontre bien qu'il n'existe aucune solution miracle dans ce dossier, dossier qui est et reste aéronautique, technique et complexe avant toute autre considération.

### 6.10.6 La prétendue « insécurité juridique » ou la contradiction des jugements qui imposerait une loi

Il n'existe aucune incertitude juridique ou instabilité juridique dans le dossier des survols depuis l'Aéroport de Bruxelles-National. Les normes de bruit n'ont jamais existé avant les lois du 8 août 1980 donc il est impossible de refédéraliser une matière qui n'a jamais été fédérale. L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien est connu depuis sa publication au Moniteur belge le 11 août 1999 et de son entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2000. Tous les acteurs aéroportuaires connaissent l'existence des normes de bruit bruxelloises ainsi que les niveaux de bruit à ne pas dépasser lors du survol du territoire bruxellois.

De même, il n'existe aucune contradiction entre les divers jugements rendus par les cours et tribunaux dans le cadre des litiges relatifs aux normes de bruit bruxelloises qui ont été validées par tous les niveaux de juridictions, ni dans les recours relatifs aux diverses instructions ministérielles organisant la circulation dans l'espace aérien belge.

Par ailleurs, la finalité d'une loi fixant les modes d'élaboration et de fixation des procédures aéronautiques est très mal interprétée par certains acteurs. Cette loi avait pour but en 2004 de rendre impossible toute modification du Plan de Dispersion mis en œuvre par le Ministre Anciaux, et « bétonnait » son Plan dans une loi uniquement contestable devant la Cour Constitutionnelle et plus devant le Conseil d'État. Cette loi définit un processus long et complexe d'étapes pour toute modification des procédures aéronautiques (études d'incidence et consultation du public), n'a jamais été publiée et n'est jamais entrée en service. Les divers projets de cette loi n'ont jamais abouti.

L'important c'est bien le futur « plan de vol » définissant les utilisations de pistes, les valeurs des normes de vent, les limitations de trafic et d'avions, les procédures utilisées pour atterrir et décoller ; cette future organisation des vols sera bien l'annexe d'une loi et son point de départ à partir duquel le processus de modification décrit dans la loi sera d'application.

### 6.10.7 La confusion entre concentration, dispersion et répartition des survols

Trop de personnes confondent encore dispersion et répartition ; avec les erreurs de traduction qui en découlent dans certains accords de Gouvernement (dont celui du 3 décembre 2003) :

- **La concentration** est l'utilisation majeure et exclusive d'un couloir aérien après des mesures d'accompagnement comme expropriation, isolation ou indemnisation via un fonds de financement.
- **La dispersion** est une diminution des survols zone par zone par une utilisation différenciée de toutes les pistes aéroportuaires selon un calendrier horaire ; mais diverses décisions de justice ont toutefois condamné ce choix au nom des principes de la proportionnalité et du *standstill*.
- **La répartition** est une division équitable du nombre de survols au départ uniquement de la piste préférentielle de décollage 25R.

Il n'est pas possible de « disperser » les trajectoires et les nuisances d'avions par l'utilisation au même moment de deux ou plusieurs procédures d'atterrissage ou de décollage qui se dirigent vers les mêmes points. Ainsi on ne peut en même temps utiliser la procédure de départ vers Chièvres par le Canal au même moment que celle vers Chièvres par le Ring (sauf la nuit car le trafic en décollages est très limité). Donc une dispersion par plusieurs axes vers une même balise est irréalisable avant tout pour des raisons élémentaires de sécurité.

Diverses décisions de justice interdisent explicitement toute politique de dispersion des nuisances par l'utilisation dispersée des pistes, sans mesures préalables d'accompagnement de type isolation/expropriation. Donc on ne peut pas utiliser sans motif légitime de vent les pistes qui ne sont pas préférentielles et qui sont donc des pistes alternatives comme les pistes 01 (direction Nord) et 07 (direction Est) puisque la piste 19 est partiellement préférentielle le week-end (samedi 16h00 à 22h59 et dimanche 06h00 à 15h59) ainsi que les nuits du lundi soir, mardi soir, mercredi soir, jeudi soir et dimanche soir.

### 6.10.8 La négation des avancées

Certains riverains ne reconnaîtront jamais toutes les avancées et autres améliorations qui ont pourtant été apportées dans la gestion du dossier depuis 2002 :

- Retrait de tous les avions anciens et bruyants par introduction des CHAP.3 et CHAP.4 ICAO, interdiction des *hushkits* ;
- Instauration du système de quota individuel de bruit par avion (QC) avec restrictions opérationnelles de nuit, le matin, en journée et le soir ;
- Instauration de périodes sans décollage les matins de nuit du samedi, dimanche et lundi ;
- Adaptations de certaines procédures afin d'éviter les zones les plus densément peuplées ;
- Baisse globale du trafic aérien suite à la crise SABENA (100.000 vols annuels en moins depuis 2000) ;
- Instauration d'un plafond annuel du nombre de créneaux horaires attribuables annuellement de nuit (de 35.000 à max. 16.000 créneaux de nuit par an) ;
- Baisse globale du bruit émis par les avions suite à une meilleure maîtrise par les constructeurs du bruit généré par les flux de rejet des réacteurs ;
- Évolution technologique des procédures aéronautiques (CDO et PRNAV, approches GPS en mode RNP et PBN) ;
- Construction d'un mur antibruit dans la partie Est de l'aéroport ;
- Création du Service de Médiation en 2002, actuellement il est répondu à +/- 99 % des plaintes ;
- Augmentation du taux de montée des avions en 2004 ;
- Adaptations des procédures NADP de moindre bruit ;
- Diversification du trafic vers des aéroports régionaux ;
- Intensification des efforts de communication du Service de Médiation par la mise à disposition d'informations importantes en temps réel (site internet, Facebook, Twitter, Instagram, Messenger) ;
- Renouvellement du site internet et nouveau logo d'Airportmediation en 2019 ;
- Mise à jour des documents sur le site d'Airportmediation depuis 2023 ;
- Présence sur le terrain, jour et nuit, 24 heures sur 24, le week-end lors de déviations au schéma préférentiel d'utilisation des pistes ;
- Apparition d'avions modernes et plus silencieux, et retrait d'avions bruyants.

## 6.11 Recherche de solutions durables, viables, équilibrées et acceptables

### 6.11.1 Au niveau des décisions de justice

Dans un État de droit, l'État plus que tout autre acteur décisionnel, se doit de respecter le droit, les lois, la réglementation et les décisions de justice.

Les Jugements suivants ne sont toujours pas correctement appliqués et sont une des sources des litiges :

- Respect intégral de la Cessation environnementale du 9 juin 2005 relative au survol de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- Respect intégral de la Cessation environnementale des 19 juillet 2017, 1<sup>er</sup> février 2019 , 9 décembre 2020 et 13 juin 2023 pour la procédure SID 25R CIV DELTA/KILO via le Canal ;
- Respect intégral de la Cessation environnementale des 19 juillet 2017, 1<sup>er</sup> février 2019 , 9 décembre 2020 et 13 juin 2023 pour la procédure SID 25R CIV CHARLIE/GOLF via le Ring ;
- Respect intégral de la Cessation environnementale des 19 juillet 2017, 1<sup>er</sup> février 2019, 9 décembre 2020 et 13 juin 2023 pour la procédure STAR 01, route d'arrivée de la piste 01 ;
- Respect intégral des Arrêts de la Cour d'Appel de Bruxelles des 17 mars 2005, 31 mars 2017 et 22 octobre 2020 relatifs aux atterrissages vers la piste 01 ;
- Respect intégral du Jugement du Tribunal de première instance du 22 décembre 2023 relatif aux valeurs de composantes de vent applicables pour les atterrissages vers la piste 01 ;
- *Respect intégral de la Cessation environnementale du 30 mai 2018 relative aux procédures vers la zone Nord (jugement tribunal de première instance soumis à procédure d'Appel, procédure toujours en cours et non exécutée).\**

\* Jugement soumis à procédure en Appel.

### 6.11.2 Communication respectueuse de la part du gestionnaire privé de l'aéroport

La communication de la part du gestionnaire privé de l'Aéroport de Bruxelles-National (la société anonyme Brussels Airport Company – B.A.C.) – et surtout du Directeur Feist – doit être plus empathique et respectueuse de tous les riverains. B.A.C. communique triomphalement sur les chiffres records de fréquentation de l'aéroport mais oublie de préciser que ce record s'explique par un meilleur taux d'occupation des avions et avec globalement moins d'avions par an.

La Direction de l'aéroport ne pratique le dialogue qu'avec une partie infime des communes avoisinantes et des associations de riverains, négligeant de collaborer entre autres avec les autorités, communes et associations de la région bruxelloise et de la région wallonne.

Les informations diffusées par B.A.C. contiennent très souvent de trop nombreuses erreurs et ne sont pas fiables, la vision 2040 n'a pas été concertée avec les autorités, communes et associations de la région bruxelloise et de la région wallonne et ne prend absolument pas en considération la problématique environnementale. L' Aéroport prétend qu'il sera neutre en carbone en 2030, mais cela ne concerne que ses bâtiments et certainement pas l'activité aérienne qui reste bruyante et polluante.

RÉF 7449-P – Rapport Annuel 2024

B.A.C. est une société privée qui ne vise qu'à rentabiliser ses investissements immobiliers (magasins, parkings, hôtels, bureaux, commerces) et qui n'investit à aucun moment dans des équipements aéroportuaires durables à finalité environnementale (murs anti-bruit, hall d'essai des réacteurs, prolongement et équipement de la piste 25L, équipements de sécurité RESA/EMAS en piste 19).

Le cadastre du bruit réalisé par B.A.C. est ressenti comme offensant, incomplet et pas correct car se basant seulement sur une partie restreinte des sonomètres.

Par contre la communication de skeyes ne soulève aucune critique, et le nouveau site commun [www.batc.be](http://www.batc.be) dans sa version renouvelée de 2018 ne reçoit que des commentaires élogieux quant à sa conception réussie, la clarté des informations mises à disposition, la facilité de retrouver des données et autres informations, et surtout l'indication précise des relevés de vent au sol et en altitude.

### **6.11.3 Le respect à l'égard des riverains et des associations**

Le droit au repos, à un environnement sain, à la tranquillité, à des nuits complètes sans survols, est un droit inaliénable aux voisins de l'aéroport. Il faut accepter qu'outre l'économie, l'environnement et la protection de la santé des populations sont des éléments à prendre en compte dans l'équilibre aéroportuaire.

L'impact des vols de nuit sur les troubles du sommeil, sur les maladies cardiaques, sur la perturbation d'une vie normale sont des externalités à prendre en compte ; tout comme la pollution atmosphérique générée par les survols d'avions et les rejets d'imbrûlés dans l'atmosphère.

Toute société commerciale privée, comme l'est « Brussels Airport Company » ne peut plus adopter une attitude de monopole économique en estimant avoir le droit de tout faire sans se justifier au nom du développement financier et de la création d'emploi. Dans la balance, les atouts mais aussi les inconvénients d'un domaine aéroportuaire trop proche des zones urbanisées sont également à analyser et à prendre en compte.

### **6.11.4 Une information complète**

Trop d'informations diffusées par certains acteurs sont fausses, incomplètes, biaisées, tendancieuses ou carrément partielles mais partiales et subjectives.

Le Médiateur Fédéral publie des analyses et études qui n'ont jamais été contestées quant à leur contenu et leur conclusion. Pour bien appréhender ce dossier, il est très important que tout acteur institutionnel se base sur des données objectives et neutres, comme celles de la Médiation, en disposant d'informations qui sont officielles et qui ne sont pas trafiquées.

Le Médiateur constate que toutes les données publiées par la Médiation sont incontestables et qu'elles donnent une vision parfaite de la situation. Il serait opportun que tout le monde s'en inspire et les consulte avant toute réaction publique.



PUSH IN RED HANDLE  
PULL ON HANDLE  
ROTATE AS SHOWN BELOW  
TILL DOOR CLOSURE



EXIT



# 7. CARTOGRAPHIE DES RÉCLAMATIONS EN 2024

## 7.1 Nombre d'habitants et densité de population

COMMUNE	CP	HABITANT (*)	DENSITÉ DE LA POPULATION / KM <sup>2</sup> (**)
<b>RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE</b>			
Anderlecht	1070	126.581	7.066
Auderghem	1160	35.350	3.943
Berchem-St-Agathe	1082	25.787	8.741
Bruxelles	1000	196.828	5.949
Etterbeek	1040	49.775	15.681
Evere	1140	45.234	8.826
Forest	1190	58.044	9.225
Ganshoren	1083	25.564	10.487
Ixelles	1050	89.278	13.925
Jette	1090	54.107	10.427
Koekelberg	1081	22.648	19.162
Molenbeek-Saint-Jean	1080	98.365	16.352
St-Gilles	1060	49.293	19.454
St-Josse-ten-Noode	1210	26.895	23.173
Schaerbeek	1030	130.405	16.504
Uccle	1180	86.806	3.795
Watermael-Boitsfort	1170	25.295	1.951
Woluwe-St-Lambert	1200	60.771	8.332
Woluwe-St-Pierre	1150	42.571	4.760

COMMUNE	CP	HABITANT (*)	DENSITÉ DE LA POPULATION / KM <sup>2</sup> (**)
<b>BRABANT FLAMAND</b>			
Asse	1730	35.755	712
Beersel	1650	26.505	872
Bertem	3060	10.242	342
Bierbeek	3360	10.534	270
Boortmeerbeek	3191	13.348	711
Dilbeek	1700	44.878	1.082
Drogenbos	1620	5.944	2.381
Gooik	1755	9.527	237
Grimbergen	1850	39.860	1.031
Haacht	3150	15.516	505
Halle	1500	42.595	947
Herent	3020	23.007	703
Hoeilaart	1560	11.636	567
Holsbeek	3220	10.207	263
Huldenberg	3040	10.083	252
Kampenhout	1910	12.528	372
Kapelle-op-den-bos	1861	9.703	631
Kortenberg	3070	21.165	610
Kraainem	1950	13.962	2.392
Lennik	1750	9.471	304
Leuven	3000	104.009	1.809
Liedekerke	1770	14.013	1.377
Linkebeek	1630	4.674	1.116
Londerzeel	1840	19.404	531
Lubbeek	3210	15.124	334
Machelen	1830	16.576	1.442

Meise	1860	20.299	579
Merchtem	1785	18.029	489
Oud-Heverlee	3050	11.474	368
Overijse	3090	25.970	577
Pepingen	1670	4.592	128
Roosdaal	1760	11.958	546
Rotselaar	3110	17.672	475
Sint-Genesius-Rode	1640	18.693	822
Sint-Pieters-Leeuw	1600	36.525	898
Steenokkerzeel	1820	12.663	536
Ternat	1740	16.578	671
Tervuren	3080	23.077	686
Tielt-Winge	3390	11.604	261
Vilvoorde	1800	47.445	2.199
Wemmel	1780	18.179	2.072
Wezembeek-Opem	1970	14.742	2.148

COMMUNE	CP	HABITANT (*)	DENSITÉ DE LA POPULATION / KM <sup>2</sup> (**)
<b>BRABANT WALLON</b>			
Braine-l'Alleud	1420	40.469	773
Grez-Doiceau	1390	14.067	256
La Hulpe	1310	7.564	487
Lasne	1380	14.313	301
Rixensart	1330	23.115	1.316
Waterloo	1410	30.477	1.429
Wavre	1300	35.444	842
Zaventem	1930	36.676	1.323
Zemst	1980	23.401	541

Pour éviter toute contestation, nous avons travaillé avec des données officielles.

(\*) Pour le nombre d'habitants, nous nous sommes basés sur les chiffres de la population par province et par commune à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2024 (Service Public Fédéral Intérieur)

(\*\*) Pour la densité de population, nous nous sommes basés sur les chiffres de l'office belge de statistiques - <https://statbel.fgov.be>

## 7.2 Evolution du nombre de réclamations (2002-2024)

Le total cumulé du nombre de dossiers traités et gérés de 2002 à 2024 atteint 14.601.071 dossiers.

2002 : 1.336 dossiers	2013 : 9.771 dossiers
2003 : 2.281 dossiers	2014 : 89.275 dossiers
2004 : 40.973 dossiers	2015 : 107.892 dossiers
2005 : 223.881 dossiers	2016 : 120.017 dossiers
2006 : 478.429 dossiers	2017 : 131.260 dossiers
2007 : 1.271.294 dossiers	2018 : 94.374 dossiers
2008 : 1.272.749 dossiers	2019 : 41.575 dossiers
2009 : 6.931.299 dossiers	2020 : 15.958 dossiers
2010 : 3.666.296 dossiers	2021 : 22.360 dossiers
2011 : 7.936 dossiers	2022 : 28.206 dossiers
2012 : 6.721 dossiers	2023 : 28.893 dossiers
	2024 : 38.188 dossiers

- En 2024, **37.188 dossiers** ont été introduits par **3.909 personnes différentes**.
- Nombre de plaintes reçues via le formulaire en ligne : 25.714

Nombre de plaintes par mois - année 2024	
Janvier	905
Février	1127
Mars	1875
Avril	1784
Mai	3137
Juin	3131
Juillet	3035
Août	3913
Septembre	3219
Octobre	1981
Novembre	858
Décembre	749

- Nombre de plaintes reçues via d'autres canaux : 11.474

## 8. CONCLUSIONS

Notre transparence tout comme notre autonomie déragent. Selon certains on informe trop, on publie trop, on pense trop, on réalise trop d'études et d'analyses juridiques ou aéronautiques.

Pourtant en 23 ans, personne n'a encore mis en doute le contenu de toutes nos publications, personne n'est parvenu à démontrer que nous nous tromperions éventuellement ou que nous informerions mal la communauté, les communes et les personnes survolées.

Nous tenons notre rôle à la perfection, de façon neutre, impartiale, objective sans aucun conflit d'intérêt avec un seul but : faire respecter le droit, les lois et la réglementation aéronautique à Bruxelles-National.

Des avions interdits de vol de nuit doivent rester interdits sans aucune exception, la licence aéroportuaire de Brussels Airport Company doit être strictement suivie et le permis d'environnement de l'exploitant privé ne peut d'aucune façon être détourné de son objectif.

Notre travail global de réflexion n'a d'autre but que d'apporter au Gouvernement Fédéral, sur un plateau d'argent, toutes les clés du dossier afin de prendre au bon moment les bonnes décisions.

Nous n'avons jamais autant publié autant de documents qu'en 2024, en communiquant efficacement sur tous les événements qui ont perturbé le trafic aérien pendant l'année écoulée.

Le dossier du survol n'est pas un dossier difficile : sur base de la pertinence de nos informations, il est aisé d'en maîtriser tous les tenants et aboutissants. C'est une question qui mérite des solutions durables en respectant ses composantes qui sont l'économie, l'environnement et la santé.

L' Aéroport a pourtant tout à gagner en développant une meilleure vision faite de respect et d'empathie à l'égard de toutes les personnes survolées : des avions plus récents, moins bruyants et moins polluants – surtout de nuit – avec des mesures efficaces d'accompagnement contre le bruit et la pollution au sol seront les premières mesures concrètes à prendre dans une gestion correcte des externalités générées par le trafic aérien.

23 ans comme Médiateur Fédéral et toujours plein d'imagination, d'idées, de réflexions, plus que jamais motivé à faire bouger les choses, et à arriver à un équilibre parfait qui respecte à la fois l'aéroport mais aussi la communauté qui vit tout autour ; je m'y engage comme je m'y suis toujours engagé !





## **DIRECTION GÉNÉRALE**

Philippe Touwaide

-

## **RÉALISATION ET LAY-OUT**

Emily Delbaer

Mona Ounis

Martine Van Riel

Charlotte Vanvinckenroye

-

## **CRÉDIT PHOTOS**

Philippe Touwaide

CVB

Joy Salander

Comm & Komm

Ozzy Productions

Studios ATO

-

## **COLLECTE DE DONNÉES**

Philippe Touwaide

Juan Torck (statistiques)

Alexandre de Spirlet (catégories des avions)

-

## **RÉDACTION FINALE ET RELECTURE**

Juan Torck

Philippe Touwaide

Martine Van Riel

-

## **SOURCES DES DONNÉES**

Airportmediation

Brussels Airport Terminal Company (BATC)

skeyes (anciennement Belgocontrol)

Brussels International Airport Company (B.I.A.C.)

Ministère des Communications

Régie des Voie Aériennes

Archives personnelles de Philippe Touwaide



**Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National**  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

**EDITEUR RESPONSABLE**

Philippe TOUWAIDE

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



 [airportmediation.be](http://airportmediation.be)

 [airportmediation@mobilit.fgov.be](mailto:airportmediation@mobilit.fgov.be)

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Arrêté Royal du 15 Mars 2002  
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES