



# MÉMORANDUM 2020

## POUR UN AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL CONVIVIAL ET DURABLE

Réf : 7310 - P

Le Service autonome et indépendant de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National tient à présenter, aux négociateurs fédéraux, son mémorandum pour un Aéroport de Bruxelles-National qui soit convivial et durable.

par

Philippe TOUWAIDE

*Au cours de ses 18 années de fonctionnement, le Service de Médiation reste toujours le plus important Service de Médiation de Belgique en volume de dossiers traités mais malheureusement le plus petit en termes de personnels. Ce service a ainsi géré un total cumulé de 14.455.684 plaintes en 17 années, de ce fait nous sommes plus que quiconque au courant de la situation des survols autour de l'Aéroport de Bruxelles-National.*

*Notre connaissance juridique et technique de ce volumineux dossier nous permet d'apporter une vision neutre et indépendante vers des pistes de solution à adopter.*

*Le but de ce présent mémorandum n'est pas de se substituer au pouvoir souverain de l'Etat belge et du Gouvernement Fédéral, mais de résumer les principales revendications qui sont contenues dans les nombreuses plaintes qui nous sont adressées.*

*Ce mémorandum n'a d'autre but que d'être un document de travail, une piste de réflexion, une note d'orientation.*

*Toute l'équipe de la Médiation est totalement neutre et indépendante : tous les membres sont domiciliés et habitent loin de l'aéroport, ils n'ont aucun intérêt ni de conflits d'intérêts dans la gestion de cette problématique des nuisances sonores dues au trafic aérien de et vers Bruxelles-National. La grande expérience aéronautique du personnel de la Médiation et l'importante documentation dont dispose ce service en font une référence incontournable dans toute analyse du dossier des nuisances sonores engendrées par le trafic aérien autour de Bruxelles-National.*

*Comme il est difficile de faire de la Médiation sur un dossier émotionnel, sensible où la sécurité du trafic aérien est prioritaire d'autant que toute décision à prendre est avant tout politique, le Médiateur Aérien du Gouvernement et ses adjoints, vous adressent - par ce Mémorandum - une analyse du contenu des plaintes et suggestions émises par les riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National, avec un inventaire de leurs propositions et un examen des griefs émis en termes des procédures aériennes qui seraient l'objet des principales nuisances.*

*Nous demandons avec insistance que des avancées notables soient prises dans ce dossier, dans le respect des Lois et de la Constitution belge, pour aboutir à un équilibre convivial et durable entre Aviation et Environnement, dans l'intérêt des gestionnaires de l'Aéroport en harmonie avec les riverains et les communautés voisines, dans le respect de tout le monde.*

*Le mardi 28 janvier 2020*



**Philippe TOUWAIDE**

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime  
Ancien Commissaire du Gouvernement

Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral - S.P.F. Mobilité et Transports

# 1. POURTANT DES SOLUTIONS EXISTENT...

Quick wins, petites améliorations structurelles, corrections ponctuelles, adaptations minimales ; pourtant des solutions existent pour améliorer ci et là le ressenti des riverains de l'Aéroport de Bruxelles- National.

Plus aucune modification des procédures aériennes n'a été entreprise depuis le 2 avril 2015, rien n'a été fait et diverses décisions de justice ne sont toujours pas correctement respectées par défaut d'application correcte.

Ce dossier mérite vraiment une attention particulière des Gouvernements afin que des décisions soient prises, que cela soit de la concentration ou de la répartition équitable avec un plan d'isolation/ expropriation, ce n'est pas à nous de décider, mais cette problématique ne peut pas rester ainsi éternellement pendante sans prise de décision.

Le Service autonome et indépendant de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National ne peut plus indéfiniment jouer le rôle de tampon face à la frustration des riverains de l'Aéroport, nous ne sommes pas là uniquement pour répondre aux plaintes, nous voulons que des décisions soient prises, que des améliorations se fassent, que les décideurs prennent leurs responsabilités par une prise claire de solutions.

## 2. ÉQUILIBRE CONVIVIAL ET DURABLE ENTRE AVIATION ET ENVIRONNEMENT

Sans vouloir remettre en cause l'existence et le fonctionnement de la plate-forme aéroportuaire de Bruxelles-National sur le territoire de Zaventem, il convient de remarquer que la proximité de ce site par rapport aux urbanisations des villes de Bruxelles, Louvain et Malines est à la fois un avantage en termes d'accessibilité de cet aéroport mais aussi parfois un inconvénient quant à l'altitude modérée du niveau de survol et des conséquences sonores qui s'en suivent.

Toute société commerciale privée, exploitant une activité économique influençant l'environnement immédiat de ses voisins ne peut plus, en 2020, balayer d'un revers de la main les critiques des communautés qui l'entourent.

Le gestionnaire privé du site aéroportuaire de Bruxelles-National, la société commerciale « Brussels Airport Company » doit donc faire des efforts intenses de communication, de dialogue, de compréhension et d'empathie à l'égard des riverains, des associations et comités d'actions, des mandataires communaux et des administrations communales.

Le gestionnaire privé du site aéroportuaire de Bruxelles-National, la société commerciale « Brussels Airport Company » doit aussi accepter des compromis dans une négociation avec le monde qui l'entoure, et s'accorder sur des mesures environnementales à respecter dans le but d'assurer un meilleur environnement pour les régions bruxelloises et flamandes dans un effort de diminution de la pollution du trafic aérien pour lutter conjointement contre le réchauffement climatique.

Nous sommes dans une négociation de « donnant/ donnant » entre le gestionnaire privé « Brussels Airport Company » et le monde urbanisé qui entoure l'Aéroport de Bruxelles-National ; des

concessions devront obligatoirement être faites aux riverains, aux associations et aux communes pour aboutir à un équilibre Economie/Environnement devant assurer la pérennité d'un aéroport qui sera convivial mais aussi... durable !

La société anonyme privée « Brussels Airport Company » a posé ses exigences, mais elle ne s'engage sur aucune concession, elle n'offre rien en échange de certaines garanties quant au maintien d'une activité aéroportuaire permanente.

Respecter ses voisins et riverains, c'est aussi respecter leur Droit inaliénable à un meilleur environnement, c'est donc discuter avec les communes et associations pour arriver à un compromis acceptable où chacun fera nécessairement des compromis, pour aboutir à une intégration harmonieuse de l'aéroport dans son environnement urbain.

### 3. HISTORIQUE RAPIDE DU DOSSIER DES SURVOLS AUTOUR DE BRUXELLES-NATIONAL

La question des trajectoires suivies par les mouvements d'avions depuis Bruxelles-National figure à l'avant- scène de l'actualité politique depuis le 16 mai 1972, date des premiers essais louables - sans aucune intention de nuire - de l'ancienne Régie des Voies Aériennes de dessiner de nouvelles procédures de vol après la mise en service d'avions gros porteurs de type Boeing 747 par la compagnie nationale SABENA.

Suite aux réclamations de la commune de Meise et de son Député-Echevin Chabert, l'essai de nouvelles procédures évitant Bruxelles par Meise est interrompu le 1er août 1972.

Successivement les Ministres des Transports apporteront leur contribution personnelle à la création de nouvelles procédures de décollage :

- **Chabert**, procédure de décollage spécifique aux gros porteurs, *17 janvier 1974*
- **Chabert**, procédure de décollage tout droit dans l'axe de piste, *22 juillet 1974*
- **Dehaene**, début des vols de nuit depuis la piste 19, *19 décembre 1988*
- **Coëme**, procédure spéciale de contournement de nuit, *10 décembre 1992*
- **Durant**, procédures de décollage de nuit par le nord, *31 octobre 2002*
- **Onkelinx**, procédure de décollage de nuit par le canal, *12 juin 2003*
- **Anciaux**, répartition 50/50 des décollages de nuit entre les pistes 19/25R, *22 juillet 2003*
- **Anciaux**, procédure de décollage de nuit de contournement Zulu, *22 janvier 2004*
- **Anciaux**, procédure de décollage de jour dite 25R virage court, *22 mars 2004*
- **Schouppe** mis en œuvre par Wathelet, *modifications de procédures de décollage entre janvier et mars 2014*

Chaque Ministre successif sera crédité, ou non, d'un Plan à son nom qu'il ait mis ou non en place une nouvelle procédure, un nouveau système, ou toute modification des normes de vent (Plan Chabert, Plan Dehaene, Plan Durant, Plan Anciaux, Plan Landuyt, Plan Schouppe, Plan Wathélet et Plan Galant) ; la dernière modification en date étant la suppression du « virage gauche 25R large sans passage par la balise d'Huldenberg » en date du 2 avril 2015.

De plus, et tout aussi mystérieusement, des procédures et trajectoires aériennes ont été déplacées d'une région vers une autre selon les jours, les week-ends ou les pistes utilisées ; soit principalement le couloir des décollages vers les destinations Ouest (France, Espagne, Portugal, Algérie, Maroc) par la balise de Chièvres ; ce qui fragilise le périlleux équilibre d'une répartition équilibrée des survols entre les zones avoisinantes.

Notons que tout aussi curieusement, des destinations comme la Tunisie, l'Égypte, l'Afrique ou le Sud de la France sont passées d'une trajectoire par la balise de Chièvres vers une trajectoire par la balise d'Huldenberg avec pour effet d'intensifier le nombre d'avions sur cette procédure du virage 25R CHARLIE vers la gauche, qui est la plus importante procédure de décollage par un couloir unique de survol fortement concentré sur l'est du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Par contre, il manque toujours un véritable « cadastre du bruit », soit une cartographie claire et précise des zones survolées, avec les niveaux de bruit à l'immission, la fréquence des survols, l'intensité, le nombre de survols, les conditions et périodes de survols.

Cette cartographie était pourtant une exigence de la décision « provisoire » du Conseil des Ministres du 3 décembre 2003 relative au Plan de Dispersion de Bert Anciaux, mais elle n'a toujours pas été réalisée. D'autant que diverses décisions de justice interdisent toute dispersion par une utilisation d'autres pistes que les pistes préférentielles 25R/L.



## 4. DÉVELOPPEMENT DES 5 PROPOSITIONS CONCRÈTES DU MÉDIATEUR AÉRIEN

Le Médiateur Aérien avance 5 propositions concrètes pour un aéroport convivial et durable respectant l'équilibre entre environnement et économie, étant bien entendu qu'il n'existe aucune solution miracle dans la question des survols autour de l'Aéroport de Bruxelles-National.

### **4.1 Proposition 1 : Diminuer le niveau de bruit individuel (QC) des avions jour et nuit**

Le niveau de bruit individuel des avions, soit le Quota Count (QC) des avions, est resté inchangé depuis le 1er janvier 2010 (Arrêté ministériel du 27 juillet 2009), ce chiffre correspond aux niveaux de bruit de chaque avion en fonction spécifique de sa motorisation et est calculé selon le poids maximum individuel de l'avion concerné au décollage tel que certifié lors de sa production (MTOW = Maximum Take Off Weight).

Pour inciter les compagnies aériennes à n'utiliser que les avions les plus récents, les plus modernes et les plus silencieux à Bruxelles-National, il pourrait être indiqué de diminuer encore plus les limites de QC admises de jour et de nuit.

Ces limites sont actuellement de :

- QC 8.0 entre 23H00 et 05H59 (NUIT)
- QC 12.0 entre 06H00 et 06H59 (MATIN)
- QC 24.0 entre 21H00 et 22H59 (JOURNEE)
- QC 48.0 entre 07H00 et 20H59 (SOIREE)

Les périodes de NUIT, MATIN et SOIREE méritent une protection accrue, donc une diminution nette et importante du niveau individuel de bruit (QC) admis pour chaque évolution d'avion durant ces périodes sensibles.

**Le Médiateur Aérien propose une adaptation des valeurs limites de QC avec une diminution des niveaux admis de nuit, le matin, en soirée et la journée.**

### **4.2 Proposition 2 : Prendre des mesures concrètes pour limiter les évolutions d'avions gros porteurs entre 20H00 et 08H00**

Depuis 2009, la flotte aérienne a fondamentalement évolué, avec l'apparition d'avions gros porteurs à 2 moteurs tels les Airbus A.330 et 350 ou les Boeing 767-777 et 787. Les avions cargos à 3 réacteurs (DC-10 ou MD-11) ne sont presque plus utilisés à Bruxelles-National, alors que les avions gros porteurs à 4 réacteurs (Boeing 747 et Airbus A.340 et A.380) se font encore plus rares (710 avions en procédure spécifique Delta en 2016, 660 en 2017 et 493 en 2018).



Régulièrement des avions gros porteurs décollent tout juste avant 23H00 en traversant toute la Région de Bruxelles-Capitale par la procédure de décollage DELTA (virage à partir de 4000 pieds, procédure inchangée depuis le 17 janvier 1974).

Même récent, neuf et performant, tout avion lourd génère un bruit important, du fait de sa masse importante au décollage et donc de sa charge, ce qui l'amène à être beaucoup plus bruyant que les autres avions.

**Le Médiateur Aérien propose que tous les avions gros porteurs de plus de 136 tonnes, quel que soit leur niveau individuel de bruit, soient interdits (ou limitation d'évolution) de vol (atterrissage et décollage) entre 20 heures 00 et 08 heures 00 locales à l'Aéroport de Bruxelles-National.**

### **4.3 Proposition 3 : Réactiver le Fonds financier FANVA d'isolation et d'expropriation géré par B.A.C.**

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 BIAC au Trésor qui en résulteraient.

Documents parlementaires 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 ».

#### **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;
- 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.

## 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. Toutefois, la société B.I.A.C. (devenue par après « Brussels Airport Company ») n'a jamais exécuté ce fonds ni alimenté le fonds.

## 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.

**Le Médiateur Aérien propose que le Gouvernement Fédéral prenne les arrêtés d'exécution pour alimenter le fonds FANVA au départ d'une taxe environnementale calculée sur le trafic aérien à Bruxelles-National (redevance par passager, par mouvement, par tonne de volume fret transportée, par poids maximum des avions au décollage).**



#### ***4.4 Proposition 4 : Poursuivre la construction complète du mur anti-bruit et d'un hall d'essai pour les réacteurs (promis depuis 1989)***

Le mur anti-bruit n'existe que sur une toute petite partie protégeant uniquement le centre du village de Steenokkerzeel à proximité de la Tour de Contrôle de Skeyes, autour de la rue Coenen et Lo-Molen. Les habitants d'Humelgem, Perk, Melsbroeck, Kortenberg, Steenokkerzeel, Diegem et Zaventem demandent depuis de nombreuses années qu'un véritable mur anti-bruit complet contourne tout le site aéroportuaire afin que les bruits au sol ne soient pas diffusés tout autour de l'aérodrome de Bruxelles-National.

La construction complète d'un mur anti-bruit figurait dans le Plan d'action contre le bruit présenté en 1989 par le Ministre Dehaene, tout comme l'installation d'un hall couvert pour les essais des réacteurs. Ni le hall ni le mur anti-bruit complet n'ont jamais été construits.

**Le Médiateur Aérien propose de poursuivre la construction complète d'un mur anti-bruit aux sommets courbés vers l'intérieur du site aéroportuaire tout autour du site de l'aérodrome de Bruxelles-National, ainsi que la construction d'un hall couvert pour les essais des réacteurs à proximité de la voie de circulation au sol dénommée Whisky.**

#### ***4.5 Proposition 5 : Respecter toutes les décisions de justice non sujettes à Appel ainsi que toutes les Lois et Règlements (cas du Boeing 777 utilisé illégalement et en infraction de nuit)***

**Le Médiateur Aérien exige que tous les acteurs impliqués dans l'organisation de l'Aéroport de Bruxelles- National respectent toutes les Lois, Arrêtés et Règlements ainsi que toutes les décisions de justice non sujettes à Appel et donc exécutoires.**



## 5. PRÉSENTATION DES 5 REVENDEICATIONS PRIORITAIRES DES ASSOCIATIONS ET DES RIVERAINS

Le Médiateur Aérien relaie - en les citant - les 5 revendications prioritaires contenues dans les plaintes et émises par les requérants qui se sont adressés depuis 2002 au Service de Médiation du Gouvernement Fédéral.

*ATTENTION ces 5 réflexions n'émanent PAS du Médiateur Aérien mais des riverains.*

### **5.1 Revendication 1 : Appliquer une nuit environnementale européenne de 22H00 à 07H00 sans aucun vol d'avion pendant la nuit**

La demande consiste à fermer l'Aéroport de Bruxelles-National à tout trafic aérien de nuit entre 22H00 et 07H00 et à n'accepter ni atterrissage ni décollage pendant cette plage horaire de nuit, sauf les vols humanitaires et les cas d'urgence.

### **5.2 Revendication 2 : Clarifier les normes de vent et stabiliser l'usage des pistes préférentielles**

La demande consiste à définir dans les procédures de façon claire, objective sans équivoque les notions de :

- Fixation des valeurs limites de composantes de vent sur les pistes préférentielles 25R/L et sur les autres pistes alternatives 01, 07L/R et 19 ;
- Définition de la vitesse moyenne du vent, notions de vent calme et de vent variable ;
- Définition de la vitesse maximale du vent et des rafales ;
- Choix de la prise en compte ou non du vent arrière en altitude dans la sélection des pistes ;
- Limitation de tonnage pour l'utilisation de certaines pistes ;
- Réinsertion de la phrase de limitation d'utilisation de certaines pistes à l'atterrissage ;
- Choix de la météo dans la sélection des pistes (prévisions, estimations, mesures réelles du vent) ;
- Détermination ou non d'une marge opérationnelle dans les changements de pistes, et délais de changement de pistes et d'anticipation ;
- Transparence totale du processus décisionnel de sélection des pistes et publicité des relevés des anémomètres.

### **5.3 Revendication 3 : Supprimer les Boeing 747 et mieux gérer le trafic et les procédures des avions gros porteurs (Boeing 767-777-787, Airbus A-330 et A-340)**

La demande consiste à redéfinir les conditions d'utilisation de la procédure spécifique DELTA pour les décollages d'avions gros porteurs en introduisant désormais la notion d'un poids certifié de minimum 136 tonnes au décollage comme spécification d'avion gros porteur au lieu de la référence aux 4 réacteurs datant de janvier 1974, et à prévoir des procédures spécifiques de décollage évitant les zones densément urbanisées et peuplées pour tous les avions gros porteurs.

Les avions anciens de type Boeing 747 ne devraient plus être autorisés à opérer à Bruxelles-National.

### **5.4 Revendication 4 : Plafonner et contrôler le volume annuel de trafic de jour**

La demande consiste à fixer une limitation annuelle du nombre de mouvements autorisés à opérer de et vers le site aéroportuaire de Bruxelles-National.

### **5.5 Revendication 5 : Etablir un cadastre objectif du bruit et des communes survolées, quartier par quartier, avec les pointes de bruit, les niveaux de bruit, la fréquence des survols et le nombre de survols, jour et nuit (promis depuis 2003)**

La demande consiste à faire réaliser un véritable « cadastre du bruit », soit une cartographie claire et précise des zones survolées, avec les niveaux de bruit à l'immission, la fréquence des survols, l'intensité, les pointes de bruit, le nombre de survols, les conditions et périodes de survols.

Cette cartographie était pourtant une exigence de la décision « provisoire » du Conseil des Ministres du 3 décembre 2003 relative au Plan de Dispersion de Bert Anciaux, mais elle n'a toujours pas été réalisée. D'autant que diverses décisions de justice interdisent toute dispersion par une utilisation d'autres pistes que les pistes préférentielles 25R/L.

## 6. CONCLUSIONS

Le Médiateur Aérien Philippe TOUWAIDE tient à faire remarquer qu'il n'y a aucune insécurité juridique quant au cadre d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National pas plus qu'il n'y aurait de jugements contradictoires, et tient surtout à rappeler que la sécurité du trafic aérien et des utilisations de piste prime sur toute autre considération.

Pour **Philippe TOUWAIDE** : « *il n'existe aucune solution miracle dans le dossier des survols autour de Bruxelles- National mais bien des adaptations ponctuelles qui permettent d'améliorer la situation globale de tout le monde* ».

Le Médiateur Aérien veut que des solutions acceptables, durables et viables soient – enfin – apportées afin de rétablir l'harmonie entre l'Aéroport et la communauté qui l'entoure.

Toute la problématique des survols autour de Bruxelles-National doit être abordée avec courage et détermination pour arriver à un juste équilibre acceptable par toutes les parties impliquées, mais chaque acteur devra inéluctablement faire des concessions et accepter des compromis.

Le Médiateur Aérien et son équipe, acteurs incontournables du dossier depuis plus de 18 ans, en toute autonomie et indépendance, sans aucun conflit d'intérêts ni d'intérêts, mettent à disposition tout leur enthousiasme, leur expérience et leur connaissance du dossier pour dégager ces solutions.

Nous nous y engageons.

*ATTENTION ces réflexions n'émanent PAS du Médiateur Aérien mais des riverains*





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

**EDITEUR RESPONSABLE**

Philippe TOUWAIDE

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

Deuxième édition 2023