



Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Rapport Annuel 2016



brussels airport mediation

Table des matières du Rapport Annuel 2016

Base légale du Rapport Annuel	Page 4
Avertissement	Page 6
Editorial de Philippe TOUWAIDE, Directeur	Page 9
Le Service de Médiation	Page 10
Localisation du Service de Médiation	Page 12
Structure du Service de Médiation	Page 14
Analyse et traitement des plaintes	Page 16
Zones d'origine des plaintes et procédures	Page 18
Réflexions sur l'utilisation de l'aéroport	Page 19
Recherche de solutions durables et viables	Page 24
Analyse des suggestions structurelles	Page 25
Analyse des suggestions opérationnelles	Page 30
Améliorations obtenues par les Médiateurs	Page 35
Relations avec les acteurs aéroportuaires	Page 36
Les procédures à l'Aéroport de Bruxelles-National	Page 38
Schéma des pistes	Page 39
Adaptations des procédures suite aux déclinaisons	Page 42
Décisions prises par le Gouvernement	Page 42
Ministres en charge du dossier aéroportuaire	Page 49
Succession des décisions politiques	Page 50
Principales modifications des procédures aériennes	Page 52
Loi sur le mode d'élaboration des procédures	Page 57
Organisation des vols de nuit depuis 1988	Page 58
ICAO et définition des normes de vent	Page 61
Evolution des valeurs des composantes de vent	Page 66
Base juridique des dispositions de sélection des pistes	Page 72
Le système du quota de bruit à Bruxelles-National	Page 75
Avions interdits la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National	Page 76



Communes survolées	Page 78
Cartes des trajectoires PRS 25/25 et 19/25	Page 80
Cartes des procédures de décollage SID 25R	Page 81
Cartes des trajectoires Hors PRS 01/01 et 01/07	Page 82
Cartes des trajectoires Hors PRS 07/07 et 19/19	Page 83
Tableau d'utilisation préférentielle des pistes - PRS	Page 84
Evolution du nombre annuel de vols de nuit	Page 85
Evolution du nombre annuel de mouvements	Page 86
Evolution du nombre annuel de passagers	Page 87
Evolution du nombre annuel de fret transporté	Page 88
Utilisation annuelle des pistes	Page 89
Evolution de l'utilisation annuelle des pistes de jour	Page 95
Evolution de l'utilisation annuelle des pistes de nuit	Page 96
Répartition des procédures de décollage SID depuis 25R	Page 97
Statistiques des plaintes	Page 98
Nombre d'habitants et densité de population	Page 99
Habitants/densité Région Bruxelles-Capitale	Page 99
Habitants/densité Région Brabant flamand	Page 99
Habitants/densité Région Brabant Wallon	Page 101
Evolution du nombre de plaintes	Page 102
Evolution du nombre de requérants	Page 103
Evolution du nombre mensuel de requêtes	Page 104
Répartition des requérants par région et province	Page 106
Répartition des requérants en Région bruxelloise	Page 107
Répartition des requérants en Brabant Wallon	Page 109
Répartition des requérants en Brabant Flamand- Partie 1	Page 111
Répartition des requérants en Brabant Flamand- Partie 2	Page 113
Arrêté royal du 15 mars 2002	Page 116
Colophon et crédits photographiques	Page 118
Mentions légales de publication	Page 119

Base légale du Rapport Annuel

Ce Rapport Annuel trouve son fondement dans l'**Arrêté royal du 15 mars 2002¹** portant **création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National** :

- Article **1^{er}** : 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

¹ Texte complet de l'Arrêté Royal du 15 mars 2002 en annexe



Le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National



Avertissement

Les objectifs du Service Fédéral de Médiation 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'Etat 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.

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 pour l'Aéroport.



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 **décision 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 de Tutelle 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 15 années dans la gestion de cette problématique, 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 encore été réalisées en 2016 (retrait unilatéral des badges par Brussels Airport).

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.

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, nous devons donc déplorer diverses tentatives d'interventions qui ont été des entraves malheureuses 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 :

- 25 et 30 juin 2016 : intervention du Gouverneur De Witte dans le contenu de nos plaintes, notre méthodologie de travail et le délai de réponse
- 30 août 2016 : intervention de M. Feist de Brussels Airport qui nous a retiré sans aucun motif légal nos badges aéroportuaires pour un prétendu vice de forme de notre demande initiale, alors que l'erreur de traitement de notre dossier provient de ses propres services. Nos badges ne nous ont toujours pas été réattribués. Ce dossier fait l'objet d'une plainte pour obstruction à nos missions.

Les propos calomnieux et diffamatoires, 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.

Par son Arrêt n° 238.284 du 22 mai 2017, le Conseil d'Etat a confirmé que le Directeur du Service de Médiation était compétent en matière de trafic aérien et n'avait aucun conflit d'intérêts et était totalement impartial.

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



Editorial de Philippe TOUWAIDE, Directeur

C'est toujours avec autant d'enthousiasme que je dirige le Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National depuis plus de 15 années ; nous sommes le plus petit Service de Médiation de Belgique en termes de personnel mais le plus important selon le nombre de dossiers traités.

Nous sommes le seul acteur constant depuis 15 ans dans le dossier du survol, et disposons à ce titre d'une vision globale unique de tout l'historique.

Nous nous sommes adaptés aux moyens modernes de communication pour informer et diffuser des informations sur les trajectoires et utilisations de pistes presque en temps réel, et communiquons largement. Nous informons sans tabous dans une transparence totale, nous expliquons et prenons le temps d'écouter et de dialoguer avec tout le monde, en utilisation inhabituelle des pistes nous travaillons jour et nuit, ainsi que le week-end !

La question du survol des zones voisines de l'aéroport de Bruxelles-National est un dossier complexe et difficile, mais il n'existe aucune solution miracle : il est impossible que les zones riveraines de l'aéroport ne soient pas survolées puisque le tissu urbain encercle dès à présent tout le site aéroportuaire et il n'existe que très peu de zones « non aedificandi », uniquement les aires d'atterrissage en 25.

Le challenge pour aboutir à une solution durable, pour laquelle nous ne cessons de faire des propositions depuis 2004, consiste à atteindre le difficile équilibre entre l'environnement et l'aspect économique du fonctionnement de l'aéroport. Le Service de Médiation analyse toutes les propositions des riverains, des associations et des administrations et soumet au Gouvernement des pistes pour un aéroport durable.

Philippe TOUWAIDE

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime



Le Service de Médiation

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^{er} 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'Etat.



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'Etat 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^{er} 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^{er} 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.

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 BIAC 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.

Localisation du Service

Après avoir été implanté dès sa création dans des locaux de la Direction générale du Transport aérien du Service Public Fédéral de la Mobilité et des Transports dans le bâtiment du Centre de Communication Nord, rue du Progrès 80 à 1210 Bruxelles ; le Service de Médiation a ensuite déménagé dans d'autres locaux de la DGTA, rue de la Fusée 90 à 1130 Haren, en date du 13 décembre 2004.

Ensuite, le Service a été transféré dans les bureaux du SPF Mobilité et Transport, City Atrium, rue du Progrès 56 à 1210 Bruxelles de 2010 à 2012, avant de se réinstaller ensuite dans ses précédents locaux de la rue de la Fusée.

Suite à d'importants travaux de rénovation et de désamiantage du bâtiment de l'Aéronautique à Haren, celui-ci n'était plus occupé que par le Service de Médiation. Le SPF Mobilité et Transport ayant décidé de renoncer à son occupation et de le restituer au Domaine par l'intermédiaire de la Régie des Bâtiments, une nouvelle affectation a dû être trouvée sans ingérence ni contrôle du SPF Mobilité et Transport.



Nous avons en toute autonomie et indépendance fonctionnelle, refusé l'ordre du Président du SPF Mobilité et Transports d'intégrer sa cellule stratégique de la Présidence en n'acceptant pas une réaffectation de force au sein du City Atrium.

Suite à des négociations avec Belgocontrol, et depuis le 1^{er} juin 2015, le service est localisé dans le bâtiment S (SCHOOL) du site de Belgocontrol à Steenokkerzeel, chaussée de Tervueren, 301 (locaux S.1.3.08, S.1.3-14 et S.1.3-16).

Forum de Concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Le Forum s'est réuni les 18 juin 2002, 19 septembre 2002, 18 décembre 2002, 21 janvier 2003, 11 mars 2003 et ne s'est plus réuni depuis.

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, 3 mai 2004 que les réunions du Forum étaient suspendues jusqu'à nouvel ordre, ce que le 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, 10 décembre 2013 et 21 avril 2015.



Structure du Service de Médiation

Cadre théorique :

8 personnes, dont 2 du SPF Mobilité et Transports et 6 détachées de Belgocontrol

Cadre effectif :

5 personnes effectives dont 2 personnes régulièrement absentes suite à maladie

Service Public Fédéral Mobilité et Transports :

Direction du Service et Médiateur :

1 Conseiller Francophone Bilingue (#01), depuis le 01-02-2002

Belgocontrol (mise à disposition gratuite depuis le 01-04-2004) :

1 Assistant de Direction Bilingue (#07), depuis le 16-06-2007 et désigné Médiateur depuis le 05-03-2012

1 Météorologue-Secrétaire d'Administration (4/5^{ème}) Néerlandophone Bilingue (#10) depuis le 01-09-2014

1 Assistante administrative Francophone (#05), depuis le 21-10-2003 en congé de maladie de longue durée depuis le 18-11-2015

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

Anciens membres du service :

SPF Mobilité et Transports :

1 Conseiller Néerlandophone (#06), du 16-02-2004 au 14-07-2008

Belgocontrol :

1 Assistante de Direction Bilingue (#02), du 22-05-2002 au 31-05-2007

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 juin 2006 et réaffectée depuis au sein de Belgocontrol)

1 Assistant administratif Néerlandophone (#03), du 22-05-2002 au 01-01-2012, décédé

Les fonctions en italique ne sont plus occupées par ces personnes, les numéros (#) se rapportent au registre des membres du personnel du Service de Médiation.



Analyse et traitement des plaintes

120.017 requêtes reçues en 2016

Les plaintes et suggestions des riverains nous arrivent via le formulaire en ligne sur notre site internet, par téléphone, sur les adresses mails des médiateurs ou nous sont transmises via les réseaux sociaux (messenger, twitter, instagram).

Les 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 système préférentiel des pistes (P.R.S.) selon les données communiquées chaque semaine par Belgocontrol.

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.

Toute plainte relative à des éventuelles infractions (Code de l'Air, respect des instructions, respect des procédures) est transmise à la Direction générale du Transport aérien.

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 :

- accessibilité de l'aéroport et moyens de communication (parkings, routes)
- état de propreté des infrastructures aéroportuaires
- numérotation des pistes et déclinaison magnétique
- refus d'embarquement et litiges voyages
- pertes ou retards dans la délivrance des bagages
- litiges handling, litiges compagnies aériennes
- déplacements dans l'aéroport, accompagnement aux avions
- licences pilotes, heures de vol, entraînement, cours
- emplois dans le secteur aérien et à l'aéroport
- enfants sans accompagnement familial
- survols de et vers les aéroports régionaux
- survols à haute altitude de et vers des aéroports étrangers
- installation de sonomètres
- normes de bruit liées au survol de certains territoires
- questions politiques et juridiques
- questions et demandes liées à des compétences non Fédérales

Principales zones d'origine des plaintes

Nous ne souhaitons pas établir de classement indécent des communes ou quartiers qui nous contactent le plus, toutefois sans ordre hiérarchique les zones de survol suivantes posent manifestement un réel problème en termes de 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 (Kortenberg, Erps-Kwerps, Herent, Leuven, Rotselaar, Bertem, Winksele)
- Région de Bruxelles-Capitale (Haren, Evere, Schaerbeek, Woluwe Saint Lambert, Woluwe Saint Pierre, Jette, Laeken)
- Brabant Wallon (Waterloo, Braine L'Alleud, La Hulpe)

Principales procédures aéronautiques contestées

Nous ne souhaitons pas non plus établir de classement tout aussi inapproprié des procédures aéronautiques contestées mais les plaintes concernent surtout :

- 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
- procédures de décollage virage gauche 1700 pieds depuis la piste 25 Droite, respect des procédures, utilisation par des avions gros porteurs de plus de 136 tonnes, meilleur éclatement
- procédures de décollage virage droite depuis la piste 25 Droite, respect des procédures, meilleur éclatement, taux de montée
- procédures de décollage en piste 07, conflit entre route Leuven West et Rechtdoor
- atterrissages 07, respect des valeurs de composantes de vent, VOR ou RNP
- procédures de décollage depuis la piste 19, utilisation par des avions gros porteurs, respect des procédures, altitude de virage, 700/1700 pieds vers la droite
- répartition entre atterrissages 25R/L, altitude d'alignement, respect des procédures
- procédures spéciales de décollage pour les avions gros porteurs Delta/Zulu

Réflexions sur l'utilisation de l'aéroport

1. Mise en avant médiatique du dossier

Le battage médiatique et la mise en avant du dossier ont eu comme conséquence que plus personne à Bruxelles ne veut être survolé. Des personnes survolées depuis longtemps découvrent tout à coup être survolées soit par la procédure de décollage Delta (créée en janvier 1974) soit par la procédure Canal (créée en juin 2003) soit par la procédure Zulu (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.

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 London.

De même, en période de beau temps, les traînées blanches 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.

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, 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 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.

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 Way Points 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 route du Canal vers CIV et les routes 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 route du Canal !

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 de plus 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 BELGOCONTROL à les respecter et que BELGOCONTROL 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 BELGOCONTROL 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 Cinquantaire et Mérode, alors qu'il survole en fait Stockel qui se trouve à +/- 4 kilomètres du Cinquantaire. Ce principe vaut pour la route 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 route du Canal. Ces données radar de tiers consultables ne sont pas totalement fiables.

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 flying zone" et donc sans aucun survol. 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. La prétendue « insécurité juridique » ou la contradiction des jugements.

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 re-fédéraliser 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^{er} 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.

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 :

- 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

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 vols 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)
- 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, Profil Facebook, Compte Twitter, Compte Instagram, Messagerie Messenger, Messagerie Telegram, SMS à des listes de destinataires)
- renouvellement du site internet et nouveau logo d'Aiportmediation en 2017
- présence sur le terrain, jour et nuit, 24 heures sur 24, le week-end lors de déviations au schéma préférentiel d'utilisation des pistes



Recherche de solutions durables et viables : analyse du contenu des remarques et suggestions qui nous ont été formulées depuis 2002 au travers des 14.230.150 dossiers que nous avons traités et analysés (article 1, alinéa 2 de l'Arrêté royal du 15 mars 2002)

Analyse des suggestions structurelles

Il n'existe aucune solution miracle

Seul un développement harmonieux et durable de l'aéroport, au prix d'un équilibre périlleux entre les intérêts environnementaux et économiques du trafic aérien et ceux du droit au repos et à la tranquillité de ses voisins-riverains, peut maintenir la viabilité d'une plate-forme aéroportuaire sur le site de Bruxelles-National.

La succession trop rapide de décisions politiques souvent contradictoires, ainsi que diverses décisions de justice, rendent l'organisation du trafic complexe et fragilisent le développement économique de cet aéroport et à terme son existence même.

Résoudre cette problématique en suscitant une réflexion objective

Sans une décision politique incontestable, l'avenir de cet aéroport ne sera jamais assuré, et les contestations ne cesseront d'augmenter.

La réflexion doit être suscitée pour trouver une solution « durable » aux successions de crises nées des divers plans, de décisions politiques inappliquées et de divers jugements, cette réflexion pourrait s'articuler autour des 6 pistes de réflexion suivantes :

- 1. Fermeture totale du site de Bruxelles-National et déménagement du trafic sur un autre aéroport**
- 2. Fermeture totale du site de Bruxelles-National pendant la période de nuit**
- 3. Définition d'un Plan de Répartition Equitable des nuisances depuis la piste préférentielle 25R**
- 4. Définition d'un Plan de Dispersion* par une utilisation de toutes les pistes**
- 5. Définition d'un Plan de Concentration sous un couloir unique isolé et/ou exproprié**
- 6. Définition d'un Plan d'Equipement identique pour toutes les pistes**



Tel est le but de cette présente partie – qui est un résumé de toutes les suggestions qui nous été transmises depuis 2002 -, qui n'a pas la prétention de vouloir apporter une solution radicale à ce problème, mais qui veut tout simplement démontrer qu'avec un tout petit peu de bonne volonté, de connaissance aéronautique, de sens pratique et de raison, des solutions efficaces et durables peuvent être trouvées dans l'intérêt de tous, pour un meilleur environnement et pour un aéroport propre, contrôlé et performant.

1. Fermeture totale du site de Bruxelles-National et déménagement du trafic sur un autre aéroport

C'est la seule et unique solution qui apporte une solution radicale au problème des nuisances sonores engendrées par le trafic aérien autour de Bruxelles-National. Mais la Capitale de l'Europe peut-elle se permettre d'exister sans un aéroport si proche, les Gouvernements sont-ils prêts à fermer radicalement une activité qui génère plus de 61.000 emplois directs et indirects. D'autre part, la localisation future d'un autre aéroport en Belgique risque – comme pour le réseau RER – de faire l'objet de nombreuses contestations, de retards juridiques et autres conflits urbanistiques. Tout le monde veut voyager en avion, mais plus personne ne veut entendre le bruit des avions ni être survolé en Belgique par un avion.

2. Fermeture totale du site de Bruxelles-National pendant la période de nuit

Une solution intéressante au niveau environnemental serait de transformer l'activité aéroportuaire de Bruxelles-National en une activité restreinte uniquement de jour, d'adapter le trafic vers des relations d'aéroport urbain qui ne serait utilisable qu'en journée – de préférence – entre 07.00 heures et 22.00 heures locales (actuellement la nuit environnementale est fixée à la tranche horaire 23/07 et la nuit opérationnelle est fixée à la tranche 23/06 mais les limitations de quota des avions sont restreintes sur la plage horaire 21/07). Cette interdiction totale – tant pour les atterrissages que pour les décollages - du trafic aérien de nuit a le mérite de pouvoir être applicable rapidement, sans provoquer de



pertes d'emploi ni de ralentissement de l'activité économique et peut apporter une tranquillité relative pour tous les riverains de Bruxelles-National.

S'il est évident que chaque riverain a droit au repos et à la tranquillité, principalement de nuit, il est raisonnable d'admettre que la vie autour d'une grande ville, et donc à proximité d'un aéroport, engendre en journée un certain nombre de nuisances et de désagréments ; au même niveau que les riverains d'une autoroute, d'une ligne de chemin de fer, d'une ligne de métropolitain ou d'une ligne de tram.

3. Définition d'un Plan de Répartition Equitable des nuisances depuis les deux pistes préférentielles 25R et 25L

Depuis les principales pistes préférentielles de Bruxelles-National (piste 25R pour les décollages et piste 25L pour les atterrissages), un Plan de Répartition Equitable vise à éclater harmonieusement sans concentration les trajectoires des avions autour des zones situées dans l'axe des pistes 25R et 25L pour l'atterrissage et le décollage.

Il est incontestable que les deux pistes préférentielles 25R/L sont les mieux adaptées à recevoir la majorité du trafic aérien : ces pistes sont les plus longues, les mieux équipées, disposent du plus haut niveau de guidage électronique à l'atterrissage (I.L.S.) et sont pourvues de sorties à grande vitesse, de voies de circulation et d'aires de dégagement avec des zones non-construites en bout de piste (RESA entre autres).

Partant du principe prouvé qu'il n'a jamais existé à Bruxelles-National ni de route historique ni de zone historique de survol puisque les routes, les normes de vent et les altitudes de virage ont évolué au cours des temps ; un Plan de Répartition Equitable vise à « répartir » sans excès ni concentration les survols en schéma de forme d'érable pour les décollages depuis la piste 25R soit : une partie sur la banlieue Nord vers la Région flamande, une partie sur Bruxelles et une partie sur la banlieue Est vers la Région Wallonne.



Toutefois les diverses Cessations Environnementales de 2005 et 2014 rendent ce principe périlleux.

4. Définition d'un Plan de Dispersion par une utilisation de toutes les pistes (principe condamné par la Cour d'Appel de Bruxelles)

Par rapport au Plan de Répartition Equitable, un Plan de Dispersion vise à utiliser toutes les pistes, tout le temps, dans tous les sens selon un calendrier horaire établi afin d'offrir des périodes de calme de jour comme de nuit à certaines zones riveraines de Bruxelles-National.

Notons toutefois que des décisions de justice restreignent fortement l'utilisation de certaines pistes (interdiction d'utilisation excessive, abusive et illicite de la piste 01 à l'atterrissage – Cour d'Appel de Bruxelles – 17 mars 2005 et condamnation de l'Etat belge pour mise en service de la piste 01 préférentiellement sans plan d'accompagnement - Cour d'Appel de Bruxelles – 31 mars 2017) ou interdiction du principe dit du « Renversement » sur la piste 01/19 – Conseil d'Etat, mai 2005.

Toutefois les diverses Cessations Environnementales de 2005 et 2014 rendent également ce principe périlleux.

5. Définition d'un Plan de Concentration sous un couloir unique isolé ou exproprié

Telle est la politique environnementale et urbanistique qui a été développée par la Région Wallonne pour l'exploitation de ses aéroports, principalement à Liège-Bierset. On exproprie ou on isole les habitations situées sous un couloir concentré de mouvements aériens et on adapte les procédures aéronautiques afin de créer sous le couloir isolé ou exproprié une véritable autoroute aérienne.



Les fonds de financement ISOLEX et ISOFIN à Bruxelles-National prévus dans les accords pris par le Gouvernement Fédéral en 2000 et 2001 n'ont jamais été alimentés avant d'être cédés par la Loi programme du 5 mars 2002 vers une gestion par l'exploitant aéroportuaire.

Au regard du trafic aérien actuel à Bruxelles-National, il existe pourtant divers couloirs fortement utilisés mais sans aucune isolation ou expropriation des zones survolées. De même, les zones d'atterrissages vers les pistes 25R et 25L sont encore et toujours définies au Plan de Secteur comme des zones « non aedificandi ».

6. Définition d'un Plan d'Equipement identique pour toutes les pistes et utilisation face au vent « into the wind »

La succession différente et rapide de décisions en matière d'utilisation des pistes ou de fixation des valeurs de composantes de vent déterminant l'utilisation des pistes n'a pas permis une utilisation stable et rationnelle de l'aéroport de Bruxelles-National par l'intervention successive de décisions politiques souvent contradictoires et liées à la représentativité territoriale des gestionnaires de ce dossier.

Une solution totalement neutre et équitable serait de laisser le vent et les conditions météorologiques déterminer les utilisations des pistes à condition que toutes les pistes de Bruxelles-National puissent toutes être utilisables tant pour atterrir que pour décoller, et surtout qu'elles soient toutes pourvues des mêmes équipements de sécurité (guidage électronique I.L.S, zones EMAS et/ou RESA).

Dans un tel cas de figure, ce serait uniquement le vent et la météo (température, pression atmosphérique, vitesse du vent, précipitations etc...) qui détermineraient les pistes les mieux orientées dans le sens du vent qui devraient être utilisées.



Analyse des suggestions opérationnelles

Propositions d'amélioration de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National

Conformément à l'article 1er alinéa 2, le Service de Médiation a pour mission de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Les propositions pertinentes suivantes émises dans le contenu des plaintes qui nous ont été adressées, ont été analysées et pourraient constituer, sur la base des propositions formulées par les riverains, associations et administrations des solutions en vue d'une amélioration de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National :



Au niveau des infrastructures :

- poursuite de la construction complète d'un mur anti-bruit tout autour de l'aéroport en vue de réduire le bruit perçu au sol
- construction d'un hall insonorisé pour les essais de réacteurs en vue de réduire le bruit perçu au sol
- allongement des pistes vers les zones « non aedificandi »
- allongement de la voie de circulation Taxiway vers le seuil de la piste 25 Left
- création d'une nouvelle piste décentrée vers les zones « non aedificandi »
- création de zones de sécurité RESA et EMAS pour les décollages sur les pistes 07R et 19

Au niveau des procédures :

- décollage obligatoire depuis le seuil de piste 25R et non depuis l'intersection Bravo One afin d'obtenir une montée plus rapide des avions
- imposer des points de virage RNAV pour toutes les procédures SID de décollage afin de diminuer les contours des zones de survol au décollage
- diminuer l'altitude de virage des décollages 25R vers la droite à 600 pieds
- diminuer l'altitude de virage des décollages 25R vers la gauche à 600/1000/1600 pieds
- respect intégral de la Cessation environnementale pour la procédure SID 25R CIV Delta via le Canal
- respect intégral de la Cessation environnementale pour la procédure SID 25R CIV Charlie via le Ring



- meilleur éclatement sans chevauchement des procédures SID 25R avec virage vers la droite en direction des balises CIV, HELEN, DENUT et NICKY afin d'éviter le survol des zones urbanisées
- meilleure définition des procédures de décollage SID depuis les pistes 07 (répartition 50/50 entre virages gauches et virages droites, maintien/suppression de la procédure Rechtdoor, maintien/suppression de la procédure Leuven-West, amélioration des trajectoires)
- meilleure définition des procédures de décollage SID depuis la piste 19 (altitude de virage, maintien/suppression du virage droite à 1700 pieds, limitation aux avions de plus de 136 tonnes, track Est à suivre, virage gauche immédiat en sortie, création d'une procédure IKEA)
- publication de procédures d'atterrissages RNP pour toutes les pistes avec un angle d'approche de 3,5° afin d'obtenir une altitude d'approche élevée, imposer des procédures CDO en permanence ainsi qu'une interception de l'axe à minimum 3.000 pieds
- actualisation de la définition des avions concernés par les procédures réservées aux avions gros porteurs et retrait de ces avions de la procédure virage gauche SID 25R Charlie à 1700 pieds
- clarification et stabilisation des valeurs de composantes de vent
- application stricte de la définition de la rafale en PRS selon la réglementation internationale ICAO
- adaptation de la correction de trajectoire en procédures SID 01 (013°) par rapport aux corrections actuelles de TR 008 ou TR 028 afin d'éviter les zones urbanisées
- adaptation de la correction de trajectoire en procédures SID 07R (069°) par rapport à la correction actuelle de TR 062 afin d'éviter les zones urbanisées



- adaptation de la trajectoire de la procédure SID 19 CIV Lima avec un track inférieur (115° ou 120°) au track actuel (130°) afin de créer une véritable procédure IKEA afin d'éviter les zones urbanisées
- utilisation plus régulière de la procédure d'approche en atterrissages STAR.01 via GOSLY et MAKOB afin d'éviter le survol des zones urbanisées; telle que publiée en AD2.EBBR-IAC.07b " *Alternate routes RWY01 on ATC discretion only* "
- répartition des atterrissages entre les pistes 25R et 25L
- réduction des limites maximales admissibles des niveaux de bruit individuels des avions de jour et de nuit (QC = Quota Count)
- diminution progressive puis interdiction totale des vols de nuit pour la période de nuit étendue aux heures locales comprises entre 22.00 heures et 06.59 heures
- strict respect des instructions de l'autorité et des procédures aéronautiques publiées dans les AIP, des altitudes de virage, des points de sortie et des waypoints à survoler
- strict respect de toutes les études de sécurité relatives aux utilisations de pistes
- respect intégral de toutes les décisions de justice en vigueur

Au niveau de la disponibilité des données :

- transparence totale du processus décisionnel de Belgocontrol dans la sélection des pistes
- publicité des données BARWIS et RAAS de Belgocontrol en temps réel
- publicité des données relevées par les anémomètres de Belgocontrol en temps réel



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 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

Ceci démontre que même si la 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.



Relations avec les acteurs aéroportuaires

Secrétaire d'Etat ou Ministre de la Mobilité :

- réponse à toutes les demandes
- communications sur les utilisations de pistes (Barwis, météo, PRS)
- transmission d'analyses et d'études :
 - Clarification des normes de vent, 26 avril 2016
 - Respect du PRS et normes de vent, 12 octobre 2016
 - Respect de la Cessation environnementale, 18 octobre 2016
 - Définition et notion d'avions gros porteurs, 18 octobre 2016

Service Public Fédéral Mobilité et Transports :

- Dossiers administratifs et équipements, support logistique
- Budget et Finances, contrôle budgétaire

Direction générale du Transport aérien :

- Requêtes relatives au respect du PRS
- Requêtes relatives au respect des procédures publiées dans les AIP
- Législation aérienne
- Sound Monitoring Meeting

BELGOCONTROL :

- Dossiers administratifs du personnel détaché
- Evaluation de la convention de mise à disposition de personnel
- Abonnements aux publications aéronautiques AIP
- Occupation des locaux dans le bâtiment S
- Convention BARWIS
- Collaboration dans l'analyse des événements



COMPAGNIES AERIENNES :

- contacts réguliers et échanges positifs d'informations

EXPLOITANT AEROPORTUAIRE BRUSSELS AIRPORT COMPANY :

Malgré nos nombreuses tentatives et demandes de rencontre avec le Directeur de l'aéroport, nous constatons avec regret qu'il est 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
- reproches faits au Directeur de la Médiation par le Directeur de l'aéroport en mélangeant les actes commis au nom d'un Ministre pendant les périodes de détachement du Directeur de la Médiation (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); avec les actes posés ensuite par le Directeur de la Médiation lors de sa reprise de fonction. Les actes en question ne sont pas opposables au Directeur de la Médiation, ne reflètent pas une prise de position personnelle et ont bien été pris et arrêtés au nom du Secrétaire d'Etat et n'engagent pas du tout le Directeur de la Médiation
- autres griefs personnels non appropriés à l'égard du Directeur de la Médiation
- non-respect de l'article 36 de la licence aéroportuaire imposant une collaboration

BRUXELLES-ENVIRONNEMENT :

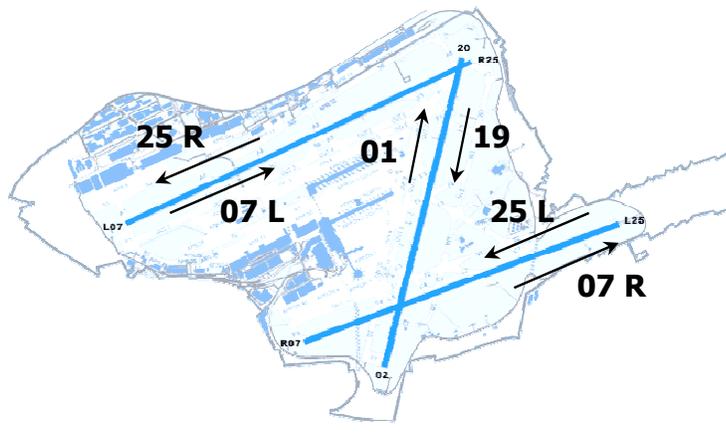
- Comité d'accompagnement
- Cartographie du bruit
- Relevés des sonomètres du réseau IBGE-BIM

SLOT COORDINATEUR :

- Sound Monitoring Meeting



**Les procédures à
l'Aéroport de
Bruxelles-National :
Informations générales
Procédures Aéronautiques
Statistiques**



Le schéma des pistes est le suivant

- ➔ Piste 25 R - Droite (orientée à 244° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse 07 L - Gauche (orientée à 064° vers Louvain) ; longue de 3.638 mètres, c'est la piste parallèle à la chaussée de Haacht qui est utilisée dans le sens Est vers l'Ouest (25 R) pour les décollages et les atterrissages, et dans le sens Ouest vers l'Est (07 L) uniquement pour certains décollages d'avions gros porteurs ou vers la balise de Nicky. Elle forme la barre supérieure du « Z ».
- ➔ Piste 25 L – Gauche (orientée à 249° dans le sens vers Bruxelles) ou en sens inverse 07 R - Droite, (orientée à 069° vers Louvain) parallèle à la première ; mais distante de +/- 2 kilomètres, longue de 3.211 mètres, elle part de Kortenberg vers Zaventem-Centre en passant au-dessus de la chaussée de Waterloo. Elle est utilisée pour des atterrissages depuis l'Est vers l'Ouest (25 L) 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 (07 R) Elle forme la barre inférieure du « Z ».
- ➔ Piste 01 (orientée à 013° du Sud vers le Nord) ou en sens inverse 19 (orientée à 193° dans le sens Nord-Sud), courte de 2.984 mètres et en pente, c'est la piste diagonale du « Z », qui part de Melsbroek vers Sterrebeek. Elle est utilisée pour tous les atterrissages et décollages dans le sens Sud-Nord (01) souvent par fort vent de Nord ou de Nord-Est ; elle est mise en service en décollage dans le sens Nord-Sud (19) vers Sterrebeek et Wezembeek-Oppem.



Les avions évoluent dans le ciel en se dirigeant toujours par rapport à une balise aéronautique 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 ft)
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

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.



La procédure aéronautique à suivre par les avions est détaillée dans les Aeronautical Information Publication (A.I.P) selon la typologie suivante :

Exemple : CIV 4 C = 4^{ème} version de la route vers Chièvres au départ de la piste 25

Chiffre = numérotation de la version de cette route

Dernière lettre = piste utilisée

Procédures d'atterrissage

- A pistes 19 & 25
- B pistes 01 & 07

Procédures de décollage

- C piste 25R (jour uniquement, avions à 1-2 ou 3 réacteurs virage 700/1700 pieds)
- D piste 25R (jour uniquement, avions à 4 réacteurs virage 4000 pieds + Canal)
- F piste 01
- H piste 07 Left uniquement, procédure Rechtdoor
- J piste 07 Right uniquement, procédure Rechtdoor
- L piste 19 (virage Helen, Denut et Nicky à 1700 pieds vers la droite)
- N piste 19 (virage Helen, Denut et Nicky à 700 pieds vers la droite Single RWY)
- P piste 07 Left uniquement, procédure spéciale CIV virage gauche 1700 pieds
- Q piste 25 Left uniquement
- U piste 07 Right uniquement, procédure spéciale CIV virage gauche 1700 pieds
- W piste 07 Left uniquement, procédure Leuven West (suspendue depuis 2015)
- Y *piste 25 (Route du Canal nuit et weekend ; supprimé depuis 2015)***
- Y piste 07 Right uniquement, procédure Leuven West (suspendue depuis 2015)
- Z piste 25 (Route de contournement par le Ring)

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
- 03 mars 2016, (correction magnétique), changement de la description des procédures (Track, radiale)

Décisions prises par le Gouvernement

Conseil des Ministres du 19 décembre 2008 - B.63

Conseil des Ministres du 26 Février 2010 – B.22

Déclaration gouvernementale du 1^{er} 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 Belgocontrol 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 « ciel unique européen » 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. »

Points des accords déjà exécutés

- ✓ Limitation du MTOW à 200 tonnes sur la piste 20 : effectif depuis le 1^{er} 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 cours 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
- ✓ Réactivation du Forum de Concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National : effectif depuis le 20 avril 2012

Modifications des procédures aéronautiques et dates de mises en œuvre

Phase 1 – 28 juillet 2012 :

1 procédure de décollage concernée :

- ✓ Vols CIV 25R du Samedi et du Dimanche, transfert de la route Chabert CIV 1 E vers la route du Canal, CIV 8 D ; **effectif depuis le samedi 28 juillet 2012**

Phase 2 – 13 décembre 2012 :

3 procédures de décollage concernées :

- ✓ Redéfinition de la route 20 vers CIV existante en 2003
- ✓ utilisation des routes de jour pendant la nuit pour les décollages vers le sud-est
- ✓ suppression des routes de nuit actuelles PITES 3 N et ROUSY 3 N ; **effectif depuis le jeudi 13 décembre 2012**



Phase 3 – 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 effectivement 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**

Phase 4 – 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.

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 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 noeud de vent arrière sur les pistes non-préférentielles 01 et 07, en conditions de “light wind” tel que défini par l’ICAO
- ✓ 7 noeuds 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 noeuds
- ✓ Limite de maximum 12 noeuds pour les rafales occasionnelles qui sont un écart de plus de 5 noeuds 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 noeuds)
- ✓ Le vent soufflant en rafales, soit un écart de 10 noeuds d’intensité supérieure à la vitesse moyenne du vent implique toujours un changement de piste

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

- ✓ **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.**

Phase 5 – 9 janvier 2014 :

2 procédures de décollage concernées :

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

Phase 6 – 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

Phase 7 – 6 mars 2014 :

Plusieurs procédures de décollage concernées :

- ✓ Modification des routes de décollage 07 Right 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'Etat, 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.



La succession des Ministres en charge du dossier aéroportuaire

- 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

La 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^{er} 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^{ème} 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 routes 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)

05 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



3 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

Les 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 2000 pieds et les avions à réaction à 3000 pieds, décollages de nuit sur la piste 02 de 23 heures 00 à 06 heures 30

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^{er} août 1972 au 31 octobre 2002 :

Sélection des pistes en fonction des vents dominants, piste 25R préférentielle, virages à 700 pieds vers la droite et à 1700 pieds vers la gauche afin d'éviter le survol du village de Zaventem

17 janvier 1974 :

Les avions gros porteurs virent à gauche à l'altitude de 4000 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 17 heures 00 au lundi 06 heures 00 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 02 heures 30

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

03 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 25R à gauche s'effectue à 2000 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 25 R, dites « A.AC. – montée optimisée »

26 décembre 2002 :

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

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 sur la piste 20

12 juin 2003 :

Dispersion accentuée de nuit dans la concentration partielle

12 juin 2003 :

Le virage 25R à gauche s'effectue à 1700 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 quota de bruit individuel inférieur à 4)

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 renverse 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 06 heures 00 et 23 heures 00 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 3200 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 Chièvres utilisent le samedi et le dimanche en journée la procédure du Canal

13 décembre 2012 :

Modification des procédures de décollage 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

09 janvier 2014 :

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

06 février 2014 :

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

06 mars 2014 :

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

02 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



Loi sur le mode d'élaboration des procédures aéronautiques

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'Etat 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'Etat 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, transmis pour consultation aux Régions et pour avis au Conseil d'Etat, 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 concernant l'Aéroport de Bruxelles-National, projet non suivi.



Organisation des vols de nuit depuis 1988

19.12.1988	Décollages sur la 20 et la 25 R en fonction des destinations
10.12.1992	Décollages sur la 20 et la 25 R 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 25 R
19.12.1988	02.30 à 06 heures, les départs vers Huldenberg et l'Est	23.00 à 06 heures, tous les départs vers Nord, Ouest et Sud
10.12.1992	02.00 à 06 heures, uniquement les départs vers Huldenberg	23.00 à 06 heures, N-O-S, en plus les Heavy ² vers Hul sont autorisés de 23 à 06 heures à décoller de la piste 25 R en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
09.12.1993	02.00 à 06 heures, uniquement les départs vers Huldenberg	23.00 à 06 heures, N-O-S, en plus les Heavy et B727 vers Hul DOIVENT partir de la 25 R de 23 à 06 heures en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
28.04.1994	01.00 à 06 heures, uniquement avions légers vers Huldenberg	23.00 à 06 heures, 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 25 R de 23 à 06 heures en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
22.05.1997	01.00 à 06 heures, tous les départs vers Chièvres et Huldenberg pour tous types d'avions	23.00 à 06 heures N-O-S, le Tour du Brabant n'est plus en service que de 23 à 01 heures pour les avions vers Hul dont les performances ne permettent pas de décoller depuis la piste 20
19.04.2001	01.00 à 06 heures, uniquement les avions légers vers Chièvres et Huldenberg	23.00 à 06 heures N-O-S, le Tour du Brabant est obligatoire de 23 à 06 heures pour TOUS les avions vers Hul dont les performances ne permettent pas de décoller depuis la piste 20
31.10.2002	01.00 à 06 heures, uniquement les avions légers vers Chièvres et Huldenberg	23.00 à 06 heures, 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)	23.00 à 06 heures, tous les départs de nuit vers Nord, Sud, Est et Ouest (jamais appliqué, décision reportée puis annulée)

² Les avions « Heavy » sont les avions très gros porteurs à 4 moteurs (type Boeing 747, Airbus A-340, DC-8)

15.05.2003	23.00 à 06 heures, uniquement les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota de bruit individuel inférieur à 4	23.00 à 06 heures, uniquement les départs vers le Nord ainsi que les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota de bruit individuel compris entre 4 et 12 qui font une boucle par le ring
12.06.2003	23.00 à 06 heures, uniquement les avions vers Huldenberg avec un quota de bruit individuel inférieur à 4	23.00 à 06 heures, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers Chièvres avec un quota de bruit individuel inférieur à 4 passent par le canal, les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota individuel de bruit compris entre 4 et 12 font une boucle par le ring
23.07.2003	23.00 à 06 heures, tous les avions vers Huldenberg sans limite de quota de bruit	23.00 à 06 heures, uniquement les départs vers le Nord. Les avions vers Chièvres avec un quota de bruit individuel inférieur à 4 passent par le canal, les avions vers Chièvres avec un quota individuel de bruit compris entre 4 et 12 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	23.00 à 06 heures, tous les avions vers Huldenberg sans limite de quota de bruit (QC 8,0 depuis le 25 octobre 2009)	23.00 à 06 heures, uniquement les départs vers le nord. Les avions vers Chièvres avec un quota de bruit individuel inférieur à 4 passent par le canal, les avions vers Chièvres avec un quota individuel de bruit compris entre 4 et 12 font une boucle par le ring
01.07.2010	23.00 à 06 heures, tous les avions QC 8,0 vers Huldenberg mais d'une limite maximale de poids au décollage inférieure à 200 tonnes	23.00 à 06 heures, uniquement les départs vers le nord. Les avions vers Chièvres avec un quota de bruit individuel inférieur à 4,0 passent par le canal, les avions vers Chièvres avec un quota individuel de bruit 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 « Zulu » par le ring.

ICAO et définition 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, et donc il existe 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 OACI PANS-OPS relatif à la sélection préférentielle des pistes et aux composantes de vent (Doc 1868 Procédures pour les services de navigation aérienne, Exploitation technique des aéronefs, Volume I : Procédures de vol). I-7-2-1 15/3/07 No 1 et les recommandations de l'OACI en matière d'utilisation de pistes préférentielles en vue de l'atténuation du bruit contenues dans les documents – OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne, Gestion du trafic aérien, 14^{ème} édition, 2001 et OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne, Exploitation technique des aéronefs, Volume I procédures de vol, 5^{ème} édition, 2006 :

Chapitre 2

PISTES ET ROUTES PRÉFÉRENTIELLES ANTIBRUIT

2.1 PISTES PRÉFÉRENTIELLES ANTIBRUIT

2.1.1 Une piste pour le décollage ou l'atterrissage, appropriée à l'exploitation, peut être désignée aux fins de l'atténuation du bruit, l'objectif étant d'utiliser autant que possible les pistes qui permettent aux avions d'éviter les zones sensibles au bruit au cours des phases de départ initial et d'approche finale.

2.1.2 Les pistes ne devraient pas normalement être choisies aux fins de l'atténuation du bruit à l'atterrissage à moins qu'elles soient dotées d'un dispositif de guidage approprié sur la pente de descente, par exemple un ILS ou, pour l'exploitation en conditions météorologiques de vol à vue, un indicateur visuel de pente d'approche.

2.1.3 Un pilote commandant de bord peut, pour des raisons de sécurité, refuser une piste proposée aux fins de l'atténuation du bruit.

2.1.4 L'atténuation du bruit ne sera pas un facteur déterminant pour la désignation des pistes dans les circonstances suivantes :

a) si l'état de la surface de la piste est compromis (par exemple, présence de neige, de neige fondante, de glace, d'eau, de boue, de caoutchouc, d'huile ou d'autres substances) ;

b) pour l'atterrissage :

1) si la hauteur du plafond est inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome ou si la visibilité est inférieure à (1 900 m) ; ou

2) si l'approche impose des minimums verticaux supérieurs à 100 m (300 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome et :

i) si la hauteur du plafond est inférieure à 240 m (800 ft) au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome ; ou

ii) si la visibilité est inférieure à 3 000 m ;

c) pour le décollage, si la visibilité est inférieure à 1 900 m ;

d) si un cisaillement du vent a été signalé ou prévu ou si l'on prévoit que des orages auront une incidence sur l'approche ou le départ ;



e) si la composante transversale du vent, y compris les rafales, dépasse 28 km/h (15 kt), ou si la composante vent arrière, y compris les rafales, dépasse 9 km/h (5 kt).

Ces recommandations sont en cours de mise à jour au niveau de l'OACI 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'OACI 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'OACI, 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'OACI a adressé aux Etats 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 Etats 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'OACI « Meteorological Service for International Air Navigation » reprend dans sa 17^{ème} 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 nœud (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 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° c ,1)





Evolution des valeurs des composantes de vent

Depuis 1980 :

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.EBBR-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 05.02.2004, 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 04.03.2004.

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 (23.00 à 05.59 heures 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 04.03.2004 et qui devait entrer en vigueur dès le 18.03.2004.



19.03.2004 :

Le NOTAM A383/2004 confirme les valeurs de composantes de vent adoptées précédemment mais en restreint leur utilisation jusqu'au 22.03.2004 à 22 heures 59 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 25 droite, 25 gauche, 07 droite, 07 gauche 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 25 droite, 25 gauche, 07 droite, 07 gauche 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 25 droite, 25 gauche, 07 droite, 07 gauche 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 25 droite, 25 gauche, 07 droite, 07 gauche 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:

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

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

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

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

7 noeuds de vent arrière sur les pistes préférentielles :

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

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

1. When the crosswind component exceeds 20 kt (gusts included).
2. When the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included).
3. When the runways are contaminated or when braking action is less than good.
4. When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
5. When pilots report excessive wind at higher altitudes resulting in go-arounds.
6. When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect approaching, arriving or departing traffic.
7. When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.
8. For landing, when the ceiling is lower than 1 500 m (500 ft) or the VIS is less than 1 900 m.
9. 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).



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

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

- Contrat de gestion de Belgocontrol 2014, Arrêté Royal du 25 avril 2014, Moniteur belge du 14 mai 2014 :
- a. *Article 1^{er} : 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*
 - b. *Article 2 § 1^{er} : AIP, Publication d'information aéronautique, publication officielle renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne, publiée par les soins de Belgocontrol sous la responsabilité de l'Etat conformément à l'annexe 15 à la Convention de Chicago*
 - c. *Article 3 § 1^{er} : 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.*
 - d. *Article 3 § 1^{er}, 2^o : 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*
 - e. *Article 11 § 1^{er} : Belgocontrol établit des procédures CDO (Opérations en descente continue) à l'aéroport de Bruxelles-National sur les pistes préférentielles*
 - f. *Article 21 § 1^{er} : 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

- g. *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 :

a. *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*

b. *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*

2. 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 :

a. *Article 2 établissant des périodes de nuit sans décollage*

3. En terme de non-survol de certaines parties du territoire :

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

→ Arrêté royal (I) du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume : *Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 11 juin*

1954 prérappelé, il est interdit aux aéronefs de survoler la partie de l'agglomération bruxelloise située à l'intérieur d'une circonférence de 5 kilomètres de rayon, centrée sur le parc de Bruxelles (article 1^{er}). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1^{er}, 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^{er}). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1^{er}, 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^{er} 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* " .



Le système du quota de bruit 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 Zaventem à partir du 1er juillet 2001.

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

L'Arrêté ministériel du 26 octobre 2000, paru au Moniteur Belge du 17 novembre 2000, approuve le règlement de BIAC concernant l'instauration d'un système de quotas acoustiques pendant la nuit et déterminant la quantité maximale de bruit autorisée la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.

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 chiffre de quota (Quota Count) faible et un appareil plus bruyant un QC plus élevé.

Les avions ayant un chiffre individuel de QC supérieur à 12 sont interdits de vol la nuit (de 23 à 06 heures) depuis le 1er janvier 2003. Le quota de bruit maximal était encore de 20 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 hushkittés), 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 06h à 07h 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. Cela signifie que des avions de type Boeing 747-200, 300 et 400 et Tristar L101 ne peuvent plus décoller entre 06h et 6h59 locales.

Avions interdits la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National :

- ✓ 1^{er} juillet 2001, les avions qui ont un quota de bruit de 20 et +
- ✓ 1^{er} juillet 2002, les avions qui ont un quota de bruit de 16 et +
- ✓ 1^{er} janvier 2003, les avions qui ont un quota de bruit de 12 et +
- ✓ 1^{er} janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 8 et +



Avions interdits le matin » (de 06h à 07h) à l'Aéroport de Bruxelles-National

- ✓ 31 octobre 2004, les avions qui ont un quota de bruit de 24 et +
- ✓ 1^{er} janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 12 et +

Avions interdits le jour (de 07h à 21h) à l'Aéroport de Bruxelles-National :

- ✓ 1^{er} janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 48 et +

Avions interdits le soir (de 21h à 23 h) à l'Aéroport de Bruxelles-National :

- ✓ 1^{er} janvier 2010, les avions qui ont un quota de bruit de 24 et +

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).*



Communes survolées – Cartes et schémas

Conformément à notre mission d'information sur les trajectoires suivies par les avions telle que définie dans l'article 1er l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, 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.

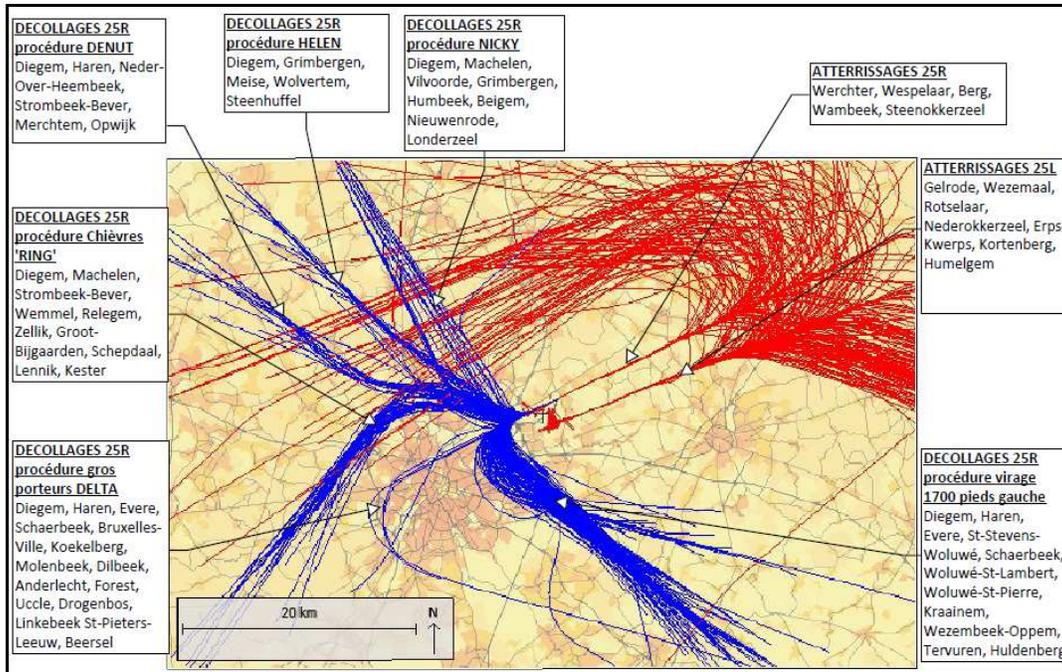
De même, pour des raisons de sécurité, le service chargé du contrôle aérien peut à tout moment imposer ou recommander des trajectoires ou procédures différentes par rapport à celles " idéales " décrites, sans autre explication ni commentaire.

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.

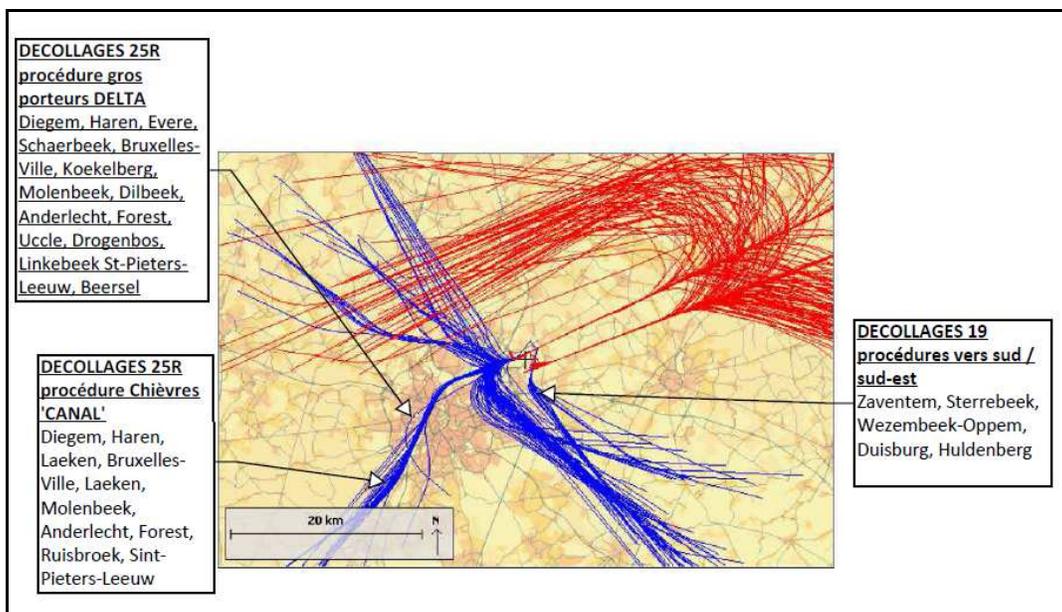
De ce fait, il n'existe PAS à proprement parler de « route aérienne », puisqu'il s'agit d'une procédure publiée qui n'est ni délimitée par une clôture ni définie comme un couloir. Pour ces motifs, nous évoquerons prioritairement des procédures aéronautiques et non des routes aériennes, car le terme «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

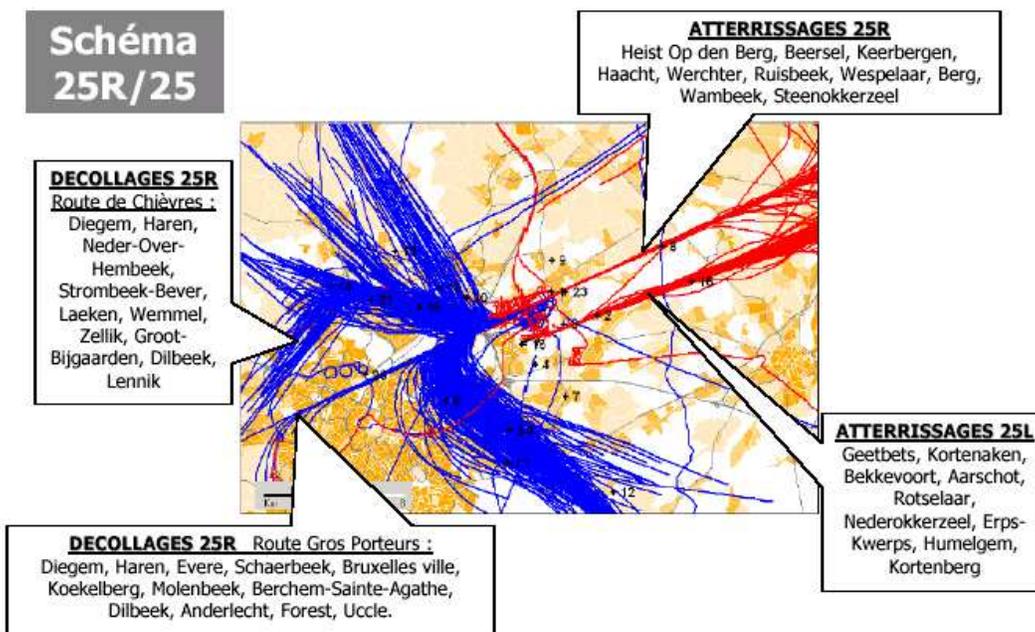
Seules les procédures de précision RNAV qui font évoluer les avions par des points obligatoires de survol, pourraient être qualifiées de « routes » ce qui est le cas de la procédure CIV Charlie qui survole le Canal de Bruxelles.

Utilisation préférentielle PRS 25/25 - semaine

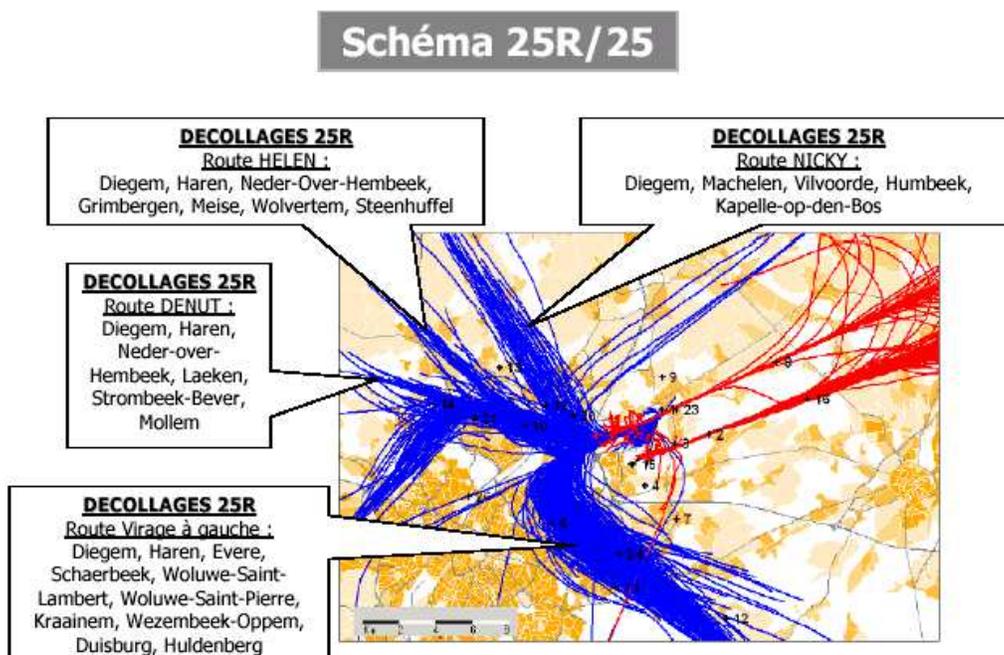


Utilisation préférentielle PRS 19/ 25 - weekend



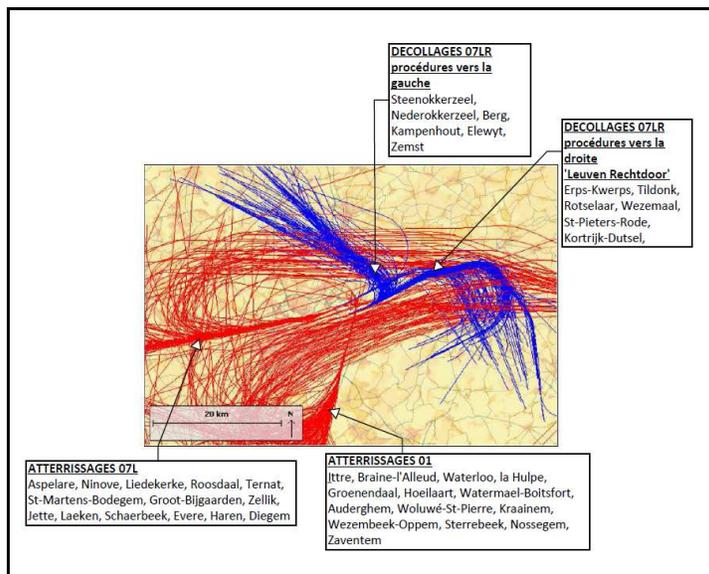


Détail des procédures de décollage depuis la piste préférentielle 25R

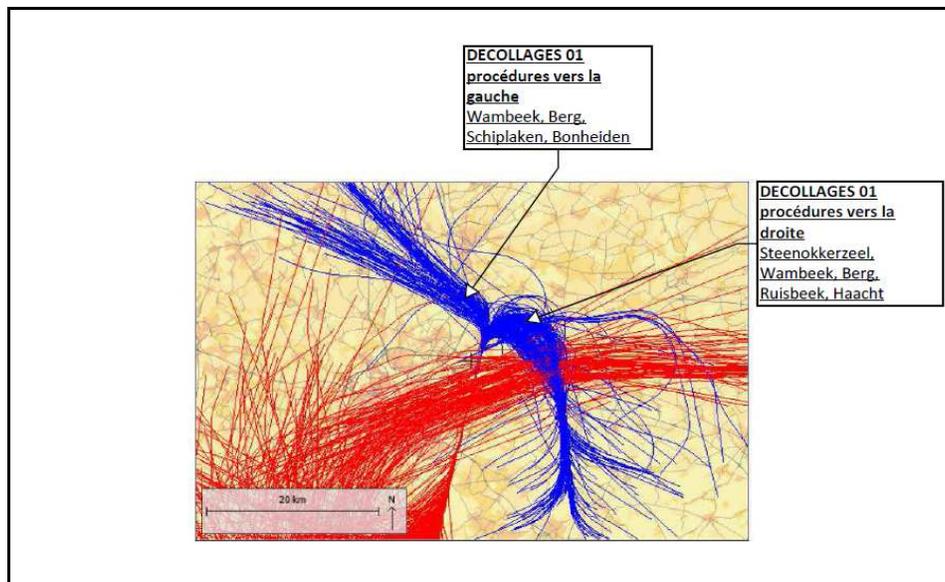


Cartes des utilisations alternatives non-préférentielles

Atterrissages 01 & 07L - Décollages 07 Rechtdoor

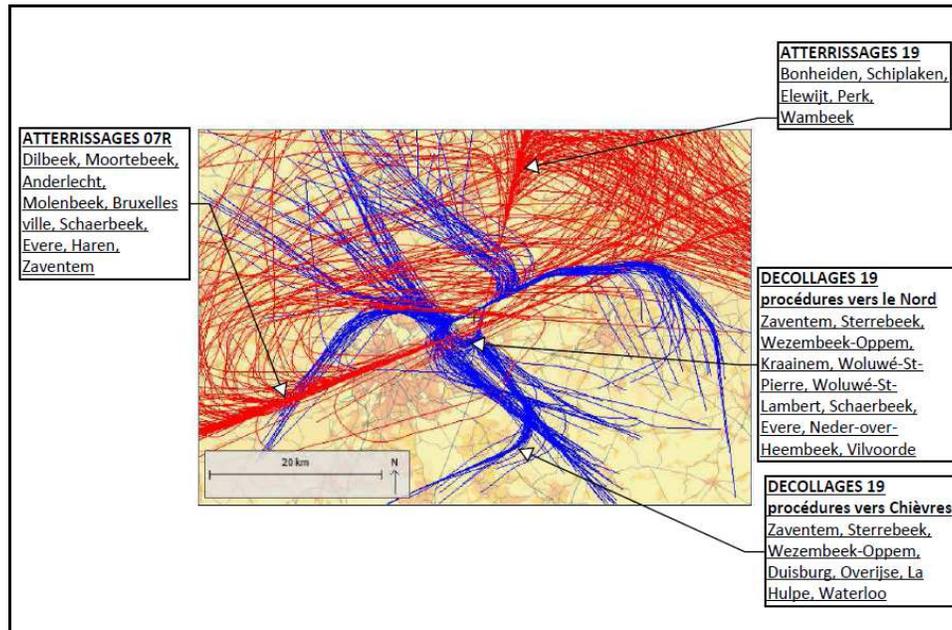


Single runway 01 : atterrissages et décollages en piste 01

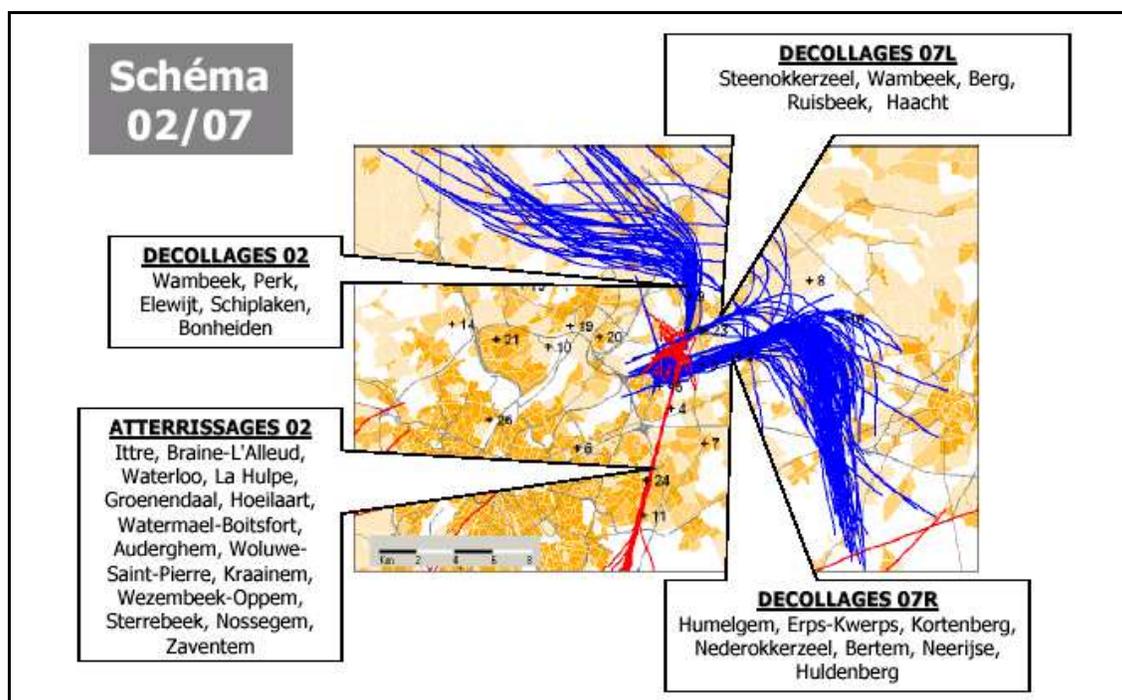


Cartes des utilisations alternatives non-préférentielles

Carte multiple : single runway 07/07 et 19/19



Carte 07 : Leuven West, procédure non appliquée depuis 2014



Utilisation préférentielle des pistes : Tableau horaire du PRS – Preferential Runway System

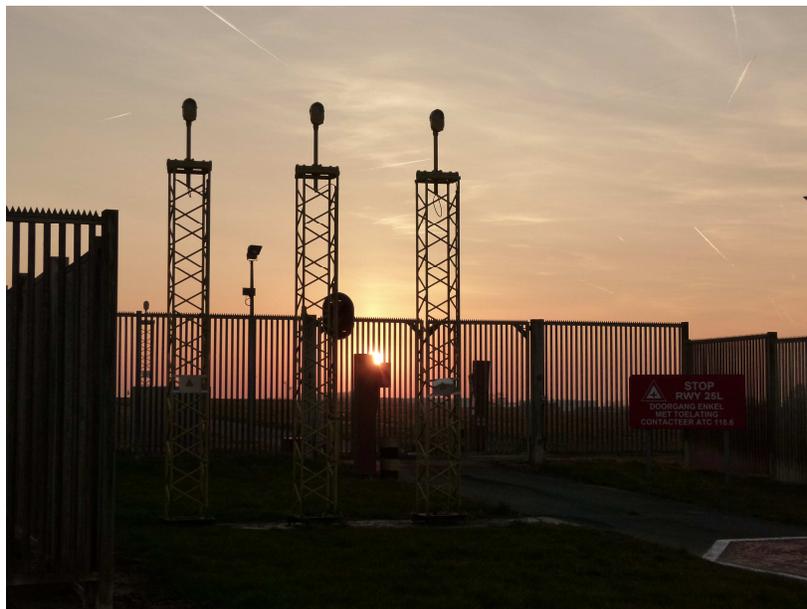
		0600 to 1559	1600 to 2259	2300 to 0559
MON 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till TUE 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
TUE 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till WED 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
WED 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till THU 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
THU 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till FRI 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
FRI 0500	DEP	25R		25R(3)
till SAT 0459	ARR	25L / 25R		25R
SAT 0500	DEP	25R	25R / 19(1)	25L(4)
till SUN 0459	ARR	25L / 25R	25R / 25L(2)	25L
SUN 0500	DEP	25R / 19(1)	25R	19(4)
till MON 0459	ARR	25R / 25L(2)	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, PITES 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 be allocated for take-off between 0000 and 0500

(4) No airport slot will be allocated for take-off between 2300 and 0500



Trafic aérien : quelques statistiques

Evolution du nombre de vols de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National

Vols de nuit :

Le nouveau plafond annuel maximal du nombre de vols 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 vols par an à partir de l'année 2009, dont maximum 5.000 décollages (contre l'ancien plafond de 10.128) et 11.000 atterrissages (contre l'ancien plafond de 14.872).

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.

2009 : 13.112 (3.124 dep)	2014 : 15.746 (4.396 dep)
2010 : 13.570 (2.899 dep)	2015 : 16.521 (4.981 dep)
2011 : 14.781 (3.397 dep)	2016 : 15.751 (4.941 dep)
2012 : 14.793 (3.817 dep)	
2013 : 14.655 (4.070 dep)	

Evolution du nombre total annuel de mouvements d'avions à Bruxelles-National

Nombre total de mouvements par an : (source BELGOCONTROL)

1947 : 8.778	1985 : 120.994	2002 : 256.873
1956 : 65.455	1986 : 136.569	2003 : 252.230
1966 : 69.399	1987 : 151.730	2004 : 252.066
1971 : 96.443	1988 : 162.000	2005 : 253.257
1972 : 97.759	1989 : 175.000	2006 : 254.770
1973 : 103.333	1990 : 192.974	2007 : 264.366
1974 : 101.716	1991 : 202.372	2008 : 258.795
1975 : 98.291	1992 : 205.324	2009 : 231.668
1976 : 103.795	1993 : 210.893	2010 : 225.682
1977 : 107.407	1994 : 225.662	2011 : 233.758
1978 : 111.185	1995 : 244.752	2012 : 223.430
1979 : 114.661	1996 : 263.854	2013 : 216.678
1980 : 112.425	1997 : 277.006	2014 : 231.528
1981 : 105.066	1998 : 299.935	2015 : 239.349
1982 : 103.870	1999 : 312.892	2016 : 223.687
1983 : 105.446	2000 : 326.050	
1984 : 111.603	2001 : 305.535	



Evolution du nombre annuel de passagers à Bruxelles-National

Le nombre total de passagers transportés par an : (source BAC)

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

Evolution du tonnage annuel du trafic de fret à Bruxelles-National (en tonnes)

1947 : 1.268	1982 : 157.385	2004 : 664.375 (+9.43%)
1956 : 12.599	1991 : 316.593	2005 : 702.819 (+5.80%)
1966 : 52.137	1992 : 314.054	2006 : 719.561 (+3.90%)
1971 : 112.299	1993 : 306.463	2007 : 783.727 (+8.90%)
1972 : 111.612	1994 : 381.067	2008 : 661.143 (-15.60%)
1973 : 112.065	1995 : 441.819	2009 : 449.132 (-32.06%)
1974 : 111.912	1996 : 464.277	2010 : 476.135 (+6.00%)
1975 : 119.382	1997 : 531.011 (+14.37%)	2011 : 475.124 (-0.20%)
1976 : 140.401	1998 : 595.395 (+12.12%)	2012 : 459.265 (-3.34%)
1977 : 138.916	1999 : 674.837 (+13.34%)	2013 : 429.938 (-6.39%)
1978 : 143.021	2000 : 687.385 (+1.86%)	2014 : 453.954 (+5.59%)
1979 : 156.600	2001 : 583.729 (-15.08%)	2015 : 489.303 (+7.80%)
1980 : 165.520	2002 : 536.826 (-8.04%)	2016 : 494.637 (+1.19%)
1981 : 164.766	2003 : 607.136 (+13.10%)	

Utilisation des pistes ³ (source : Belgocontrol)

Utilisation globale des pistes en 2003

25 Right	56.58 % total	86.35 % de décollages	26.80 % d'atterrissages
25 Left	31.03 % total	0.03 % de décollages	62.02 % d'atterrissages
19	2.44 % total	3.58 % de décollages	1.30 % d'atterrissages
01	5.92 % total	2.04 % de décollages	9.80 % d'atterrissages
07 Right	3.78 % total	7.51 % de décollages	0.04 % d'atterrissages
07 Left	0.26 % total	0.49 % de décollages	0.04 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2004

25 Right	50.23 % total	76.39 % de décollages	24.08 % d'atterrissages
25 Left	30.21 % total	0.71 % de décollages	59.71 % d'atterrissages
19	5.86 % total	8.57 % de décollages	3.15 % d'atterrissages
01	7.82 % total	2.61 % de décollages	13.04 % d'atterrissages
07 Right	5.46 % total	10.92 % de décollages	0.00 % d'atterrissages
07 Left	0.41 % total	0.81 % de décollages	0.02 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2005

25 Right	54.31 % total	81.64 % de décollages	26.98 % d'atterrissages
25 Left	30.74 % total	0.27 % de décollages	61.22 % d'atterrissages
19	3.79 % total	6.41 % de décollages	1.17 % d'atterrissages
01	6.34 % total	2.21 % de décollages	10.47 % d'atterrissages
07 Right	4.27 % total	8.53 % de décollages	0.02 % d'atterrissages
07 Left	0.54 % total	0.94 % de décollages	0.14 % d'atterrissages

³ Les totaux indiqués dans les tableaux peuvent différer de la somme des rubriques en raison des arrondis.

Utilisation globale des pistes en 2006

25 Right	54.03 % total	75.79 % de décollages	32.27 % d'atterrissages
25 Left	26.48 % total	0.42 % de décollages	52.53 % d'atterrissages
19	6.10 % total	9.85 % de décollages	2.35 % d'atterrissages
01	7.41 % total	2.42 % de décollages	12.41 % d'atterrissages
07 Right	5.20 % total	10.06 % de décollages	0.35 % d'atterrissages
07 Left	0.78 % total	1.46 % de décollages	0.10 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2007

25 Right	53.07 % total	79.65 % de décollages	26.49 % d'atterrissages
25 Left	29.74 % total	0.28 % de décollages	59.20 % d'atterrissages
19	4.24 % total	6.71 % de décollages	1.77 % d'atterrissages
01	6.56 % total	1.15 % de décollages	11.96 % d'atterrissages
07 Right	5.57 % total	10.81 % de décollages	0.34 % d'atterrissages
07 Left	0.82 % total	1.40 % de décollages	0.24 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2008

25 Right	48.87 % total	75.67 % de décollages	22.06 % d'atterrissages
25 Left	31.27 % total	0.34 % de décollages	62.20 % d'atterrissages
19	6.03 % total	9.98 % de décollages	2.07 % d'atterrissages
01	5.56 % total	0.56 % de décollages	10.56 % d'atterrissages
07 Right	6.32 % total	12.25 % de décollages	0.39 % d'atterrissages
07 Left	1.95 % total	1.19 % de décollages	2.71 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2009

25 Right	51.69 % total	79.88 % de décollages	23.50 % d'atterrissages
25 Left	28.32 % total	0.10 % de décollages	56.54 % d'atterrissages
19	4.91 % total	4.88 % de décollages	4.94 % d'atterrissages
01	7.13 % total	0.33 % de décollages	13.93 % d'atterrissages
07 Right	6.94 % total	13.84 % de décollages	0.05 % d'atterrissages
07 Left	1.01 % total	0.97 % de décollages	1.04 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2010

25 Right	49.86 % total	76.76 % de décollages	22.97 % d'atterrissages
25 Left	27.59 % total	0.11 % de décollages	55.08 % d'atterrissages
19	3.02 % total	3.70 % de décollages	2.35 % d'atterrissages
01	9.77 % total	0.55 % de décollages	18.99 % d'atterrissages
07 Right	8.98 % total	17.94 % de décollages	0.02 % d'atterrissages
07 Left	0.77 % total	0.95 % de décollages	0.59 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2011

25 Right	52.57 % total	80.40 % de décollages	24.75 % d'atterrissages
25 Left	28.89 % total	0.07 % de décollages	57.70 % d'atterrissages
19	3.44 % total	4.36 % de décollages	2.52 % d'atterrissages
01	7.37 % total	0.06 % de décollages	14.68 % d'atterrissages
07 Right	7.21 % total	14.42 % de décollages	0.00 % d'atterrissages
07 Left	0.52 % total	0.69 % de décollages	0.36 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2012

25 Right	53.48 % total	82.01 % de décollages	24.95 % d'atterrissages
25 Left	28.96 % total	0.17 % de décollages	57.76 % d'atterrissages
19	5.97 % total	6.31 % de décollages	5.63 % d'atterrissages
01	5.73 % total	0.22 % de décollages	11.25 % d'atterrissages
07 Right	5.34 % total	10.67 % de décollages	0.01 % d'atterrissages
07 Left	0.52 % total	0.62 % de décollages	0.41 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2013

25 Right	44.85 % total	67.71 % de décollages	21.99 % d'atterrissages
25 Left	24.08 % total	0.37 % de décollages	47.79 % d'atterrissages
19	7.46 % total	8.24 % de décollages	6.69 % d'atterrissages
01	11.44 % total	0.55 % de décollages	22.32 % d'atterrissages
07 Right	10.78 % total	21.28 % de décollages	0.29 % d'atterrissages
07 Left	1.39 % total	1.86 % de décollages	0.92 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2014

25 Right	54.82 % total	82.10 % de décollages	27.55 % d'atterrissages
25 Left	27.41 % total	0.14 % de décollages	54.68 % d'atterrissages
19	4.04 % total	4.07 % de décollages	4.01 % d'atterrissages
01	6.54 % total	0.63 % de décollages	12.45 % d'atterrissages
07 Right	6.13 % total	12.14 % de décollages	0.13 % d'atterrissages
07 Left	1.06 % total	0.93 % de décollages	1.19 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2015

25 Right	56.68 % total	73.14 % de décollages	40.22 % d'atterrissages
25 Left	21.15 % total	0.09 % de décollages	42.21 % d'atterrissages
19	7.25 % total	12.09 % de décollages	2.42 % d'atterrissages
01	7.74 % total	2.86 % de décollages	12.62 % d'atterrissages
07 Right	4.98 % total	9.79 % de décollages	0.18 % d'atterrissages
07 Left	2.20 % total	2.04 % de décollages	2.35 % d'atterrissages

Utilisation globale des pistes en 2016

25 Right	57.22 % total	82.74 % de décollages	31.70 % d'atterrissages
25 Left	26.02 % total	0.11 % de décollages	51.92 % d'atterrissages
19	2.88 % total	3.29 % de décollages	2.46 % d'atterrissages
01	5.97 % total	0.10 % de décollages	11.83 % d'atterrissages
07 Right	6.13 % total	12.04 % de décollages	0.22 % d'atterrissages
07 Left	1.79 % total	1.72 % de décollages	1.86 % d'atterrissages



Evolution de l'utilisation des pistes de 1999 à 2016

De jour...

ATERRISSAGES

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	19.28%	6.91%	3.00%	5.91%	3.6%	7.16%	9.95%	10.46%	13.35%	10.62%	12.82%
07L	0.00%	0.67%	0.24%	0.05%	0.00%	0.03%	0.04%	0.04%	0.02%	0.15%	0.11%
07R	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.05%	0.00%	0.02%	0.39%
19	0.25%	0.17%	1.10%	1.91%	3.45%	5.86%	3.81%	1.37%	3.23%	1.04%	2.32%
25L	61.01%	66.54%	73.98%	73.72%	75.53%	70.16%	69.67%	63.10%	61.03%	64.41%	56.59%
25R	19.46%	25.71%	21.69%	18.40%	17.41%	16.80%	16.52%	24.98%	22.37%	23.76%	27.76%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01	12.59%	10.89%	14.31%	19.54%	14.98%	11.53%	22.80%	12.94%	12.80%	12.64%
07L	0.27%	2.97%	1.13%	0.64%	0.39%	0.45%	1.02%	1.32%	2.51%	3.99%
07R	0.38%	0.36%	0.03%	0.01%	0.00%	0.01%	0.29%	0.12%	0.12%	0.35%
19	1.47%	1.77%	4.51%	1.66%	1.58%	4.96%	6.42%	3.41%	1.76%	1.44%
25L	63.61%	64.67%	59.01%	57.68%	60.45%	60.34%	49.32%	57.35%	44.69%	55.11%
25R	21.67%	19.34%	21.01%	20.47%	22.60%	22.71%	20.15%	24.87%	38.11%	26.47%

DECOLLAGES

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	6.86%	1.81%	1.10%	1.68%	0.97%	1.77%	1.60%	2.14%	2.56%	2.12%	2.43%
07L	0.63%	0.17%	0.10%	0.03%	0.00%	0.23%	0.20%	0.43%	0.64%	0.61%	1.07%
07R	12.83%	5.52%	2.15%	4.30%	2.85%	5.65%	8.29%	7.95%	10.84%	7.87%	9.63%
19	3.93%	3.88%	2.28%	0.98%	2.71%	1.34%	0.77%	1.08%	6.52%	4.64%	8.53%
25L	0.09%	0.09%	0.34%	0.10%	0.00%	0.15%	0.04%	0.03%	0.30%	0.08%	0.25%
25R	75.66%	88.53%	94.03%	92.91%	93.47%	90.85%	89.11%	88.37%	79.14%	84.69%	78.10%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01	1.20%	0.56%	0.31%	0.49%	0.05%	0.23%	0.56%	0.64%	2.94%	0.05%
07L	0.99%	0.98%	0.87%	0.73%	0.51%	0.46%	1.46%	0.76%	1.78%	1.68%
07R	10.62%	12.42%	14.15%	18.26%	14.71%	10.97%	21.95%	12.56%	10.15%	14.88%
19	5.59%	9.28%	4.08%	2.85%	3.15%	4.94%	7.20%	2.82%	11.32%	1.86%
25L	0.13%	0.23%	0.02%	0.05%	0.03%	0.03%	0.05%	0.01%	0.02%	0.02%
25R	81.48%	76.54%	80.57%	77.61%	81.55%	83.37%	68.78%	83.22%	73.79%	81.51%

De nuit...

ATTERRISSAGES

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	7.00%	3.37%	1.09%	1.62%	1.57%	3.54%	5.11%	3.81%	10.61%	9.41%	9.40%
07L	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%
07R	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
19	0.29%	0.28%	0.27%	1.62%	2.09%	1.47%	1.68%	0.64%	2.56%	2.17%	2.55%
25L	55.69%	44.94%	52.46%	48.92%	52.88%	52.51%	53.00%	52.30%	49.39%	37.87%	23.07%
25R	37.03%	51.40%	46.17%	47.84%	43.46%	42.48%	40.20%	43.23%	37.44%	50.55%	64.98%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01	7.39%	7.51%	9.76%	13.68%	11.74%	8.55%	17.77%	7.94%	10.87%	9.42%
07L	0.00%	0.30%	0.09%	0.15%	0.00%	0.02%	0.03%	0.02%	0.80%	1.45%
07R	0.00%	0.66%	0.21%	0.07%	0.00%	0.01%	0.30%	0.22%	0.73%	0.58%
19	3.96%	4.89%	9.68%	8.93%	11.73%	12.11%	9.17%	9.49%	8.62%	5.55%
25L	27.31%	39.98%	29.19%	30.18%	30.68%	32.70%	33.29%	30.50%	18.95%	33.09%
25R	61.34%	47.67%	51.07%	46.99%	45.85%	46.60%	39.44%	51.83%	60.03%	49.90%

DECOLLAGES

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	7.00%	3.37%	1.09%	1.62%	1.57%	3.54%	5.11%	3.81%	10.61%	9.41%	9.40%
07L	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%
07R	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
19	0.29%	0.28%	0.27%	1.62%	2.09%	1.47%	1.68%	0.64%	2.56%	2.17%	2.55%
25L	55.69%	44.94%	52.46%	48.92%	52.88%	52.51%	53.00%	52.30%	49.39%	37.87%	23.07%
25R	37.03%	51.40%	46.17%	47.84%	43.46%	42.48%	40.20%	43.23%	37.44%	50.55%	64.98%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01	7.39%	7.51%	9.76%	13.68%	11.74%	8.55%	17.77%	7.94%	10.87%	9.42%
07L	0.00%	0.30%	0.09%	0.15%	0.00%	0.02%	0.03%	0.02%	0.80%	1.45%
07R	0.00%	0.66%	0.21%	0.07%	0.00%	0.01%	0.30%	0.22%	0.73%	0.58%
19	3.96%	4.89%	9.68%	8.93%	11.73%	12.11%	9.17%	9.49%	8.62%	5.55%
25L	27.31%	39.98%	29.19%	30.18%	30.68%	32.70%	33.29%	30.50%	18.95%	33.09%
25R	61.34%	47.67%	51.07%	46.99%	45.85%	46.60%	39.44%	51.83%	60.03%	49.90%

Répartition par procédure aéronautique SID des décollages depuis les pistes 25R/L de 2009 à 2016

		2009		2010		2011		2012	
RIGHT	DENUT	8.017	8,85%	7.248	8,56%	8.304	9,00%	7.764	8,60%
	HELEN	7.891	8,71%	7.648	9,03%	8.111	8,79%	8.703	9,64%
	NICKY	9.099	10,04%	8.469	10,00%	9.840	10,67%	9.645	10,68%
	KOK	589	0,65%	64	0,08%	92	0,10%	100	0,11%
	ELSIK	14	0,02%	35	0,04%	57	0,06%	60	0,07%
	CIV RING	12.583	13,89%	11.888	14,04%	13.184	14,29%	12.879	14,26%
	ZULU	640	0,71%	590	0,70%	334	0,36%	454	0,50%
		38.833	42,85%	35.942	42,46%	39.922	43,29%	39.605	43,87%
LEFT	LNO	2.825	3,12%	2.018	2,38%	2.893	3,14%	3.474	3,85%
	SPI	6.750	7,45%	6.447	7,62%	6.842	7,42%	5.578	6,18%
	SOPOK	25.643	28,30%	23.856	28,18%	24.826	26,92%	22.955	25,42%
	PITES	1.422	1,57%	1.667	1,97%	2.029	2,20%	2.798	3,10%
	ROUSY	8.670	9,57%	8.389	9,91%	8.910	9,66%	9.503	10,53%
		45.310	50,00%	42.377	50,06%	45.500	49,33%	44.308	49,07%
STRAIGHT AHEAD	CANAL CIV	4.952	5,46%	4.769	5,63%	5.125	5,56%	4.709	5,22%
	CANAL S-E	392	0,43%	446	0,53%	491	0,53%	547	
	DELTA	1.131	1,25%	1.125	1,33%	1.191	1,29%	1.118	1,24%
		6.475	7,15%	6.340	7,49%	6.807	7,38%	6.374	6,45%
		90.618		84.659		92.229		90.287	
		2013		2014		2015		2016	
RIGHT	DENUT	5.428	7,50%	7.758	8,29%	8.677	10,10%	7.581	8,54%
	HELEN	6.855	9,47%	7.052	7,54%	5.881	6,84%	5.617	6,33%
	NICKY	7.922	10,94%	9.587	10,25%	10.962	12,76%	10.191	11,48%
	KOK	51	0,07%	85	0,09%	108	0,13%	97	0,11%
	ELSIK	89	0,12%	114	0,12%	76	0,09%	64	0,07%
	CIV RING	10.953	15,12%	15.218	16,27%	14.589	16,98%	16.012	18,04%
	ZULU	547	0,76%	49	0,05%	456	0,53%	705	0,79%
		31.845	43,97%	39.863	42,61%	40.749	47,42%	40.267	45,37%
LEFT	LNO	2.874	3,97%	2.547	2,72%	2.413	2,81%	2.462	2,77%
	SPI	4.492	6,20%	6.156	6,58%	4.725	5,50%	5.138	5,79%
	SOPOK	17.213	23,77%	18.992	20,30%	17.922	20,85%	21.143	23,82%
	PITES	2.442	3,37%	3.738	4,00%	2.728	3,17%	1.539	1,73%
	ROUSY	8.029	11,09%	10.023	10,71%	8.923	10,38%	10.435	11,76%
		35.050	48,40%	41.456	44,32%	36.711	42,72%	40.717	45,88%
STRAIGHT AHEAD	CANAL CIV	4.835	6,68%	8.554	9,14%	6.960	8,10%	7.061	7,96%
	CANAL S-E		0,00%	1.972	2,11%	538	0,63%		
	DELTA	691	0,95%	1.699	1,82%	980	1,14%	710	0,80%
		5.526	7,63%	12.225	13,07%	8.478	9,87%	7.771	8,76%
		72.421		93.544		85.938		88.755	



Les plaintes :

Chiffres

Densité

Requérants

Nombre d'habitants et densité de population

Commune	CP	nbre habitants (*)	Densité population hab / Km ² (**)
Brussels Gewest /Région Bruxelloise			
Anderlecht	1070	117.597	5.898
Auderghem	1160	33.344	3.411
Berchem-Sainte-Agathe	1082	24.705	7.521
Bxl	1000	174.272	4.836
Etterbeek	1040	47.279	14.083
Evere	1140	40.225	7.135
Forest	1190	55.478	8.044
Ganshoren	1083	24.480	9.200
Ixelles	1050	86.148	12.638
Jette	1090	51.835	9.283
Koekelberg	1081	21.468	16.898
Molenbeek	1080	95.514	14.967
Saint-Gilles	1060	49.805	18.608
Saint-Josse-ten-Noode	1210	26.946	23.057
Schaerbeek	1030	131.456	14.893
Uccle	1180	82.026	3.387
Watermael-Boitsfort	1170	24.849	1.876
Woluwe-Saint-Lambert	1200	54.951	7.024
Woluwe-Saint-Pierre	1150	41.167	4.415

Vlaams Brabant / Brabant Flamand			
Asse	1730	32.695	609
Beersel	1650	24.994	797
Bertem	3060	9.904	322
Bierbeek	3360	10.021	238
Boortmeerbeek	3191	12.187	632
Dilbeek	1700	42.018	971
Drogenbos	1620	5.442	1.988
Gooik	1755	9.232	227
Grimbergen	1850	37.016	911
Haacht	3150	14.442	463

Halle	1500	38.666	811
Herent	3020	21.373	612
Hoeilaart	1560	11.098	504
Holsbeek	3220	9.924	251
Huldenberg	3040	9.754	237
Kampenhout	1910	11.765	335
Kapelle-op-den-bos	1861	9.359	592
Kortenberg	3070	19.979	549
Kraainem	1950	13.624	2.303
Lennik	1750	9.034	286
Leuven	3000	100.121	1.686
Liedekerke	1770	13.096	1.226
Linkebeek	1630	4.720	1.146
Londerzeel	1840	18.372	486
Lubbeek	3210	14.270	299
Machelen	1830	15.127	1.150
Meise	1860	18.937	528
Merchtem	1785	16.101	418
Oud-Heverlee	3050	11.085	355
Overijse	3090	25.014	550
Pepingen	1670	4.401	122
Roosdaal	1760	11.614	515
Rotselaar	3110	16.630	413
Sint-Genesius-Rode	1640	18.218	792
Sint-Pieters-Leeuw	1600	33.755	782
Steenokkerzeel	1820	11.934	487
Ternat	1740	15.421	613
Tervuren	3080	21.902	643
Tielt-Winge	3390	10.680	235
Vilvorde	1800	43.626	1.846
Wemmel	1780	16.100	1.733
Wezembeek-Oppem	1970	14.032	2.007
Zaventem	1930	33.373	1.102
Zemst	1980	23.243	512

Waals Brabant / Région Wallonne			
Braine-l'Alleud	1420	39.781	735
Grez-Doiceau	1390	13.244	229
La Hulpe	1310	7.323	480
Lasne	1380	14.219	296
Rixensart	1330	22.202	1.235
Waterloo	1410	29.932	1.408
Wavre	1300	34.164	787

Pour éviter toute contestation, nous avons travaillé avec des données officielles.

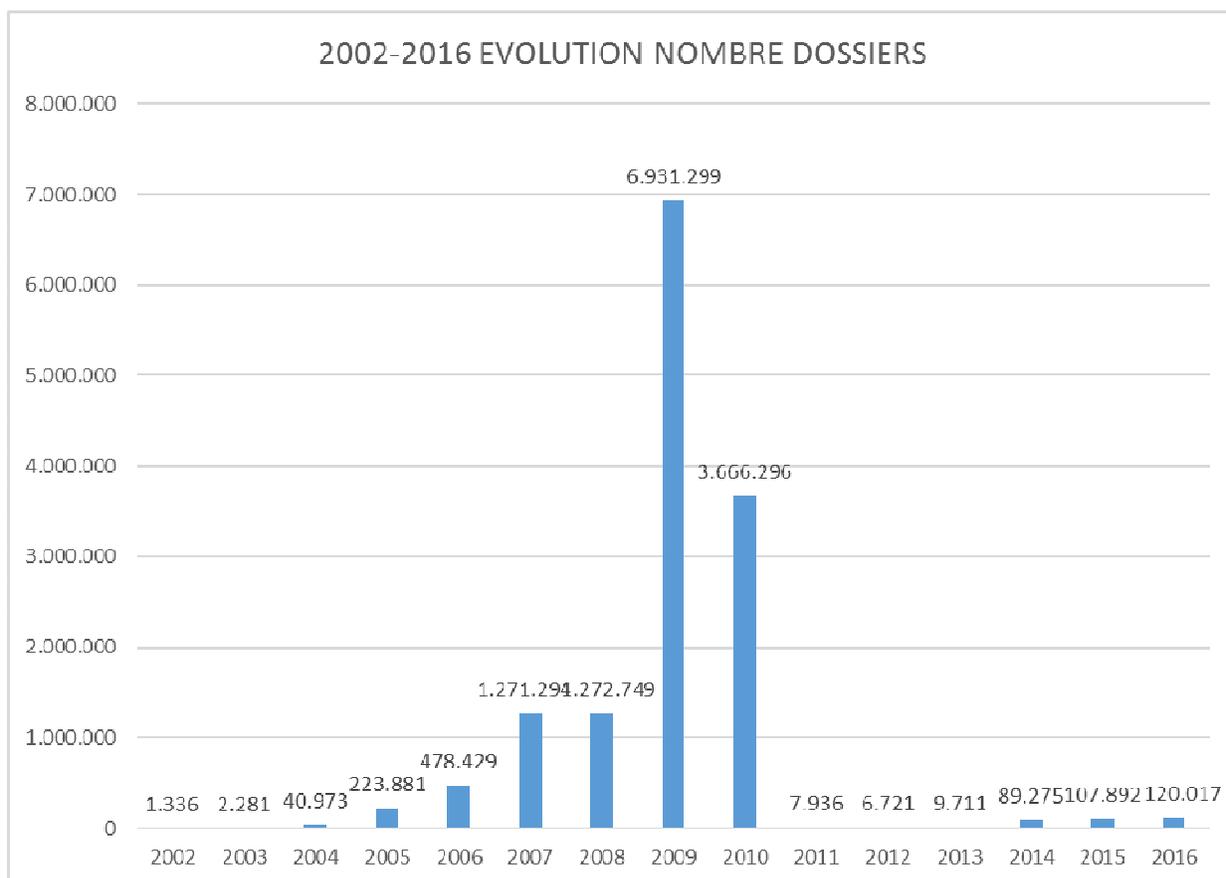
(*) Pour le nombre d'habitants, nous nous sommes basés sur les chiffres du SPF INTERIEUR

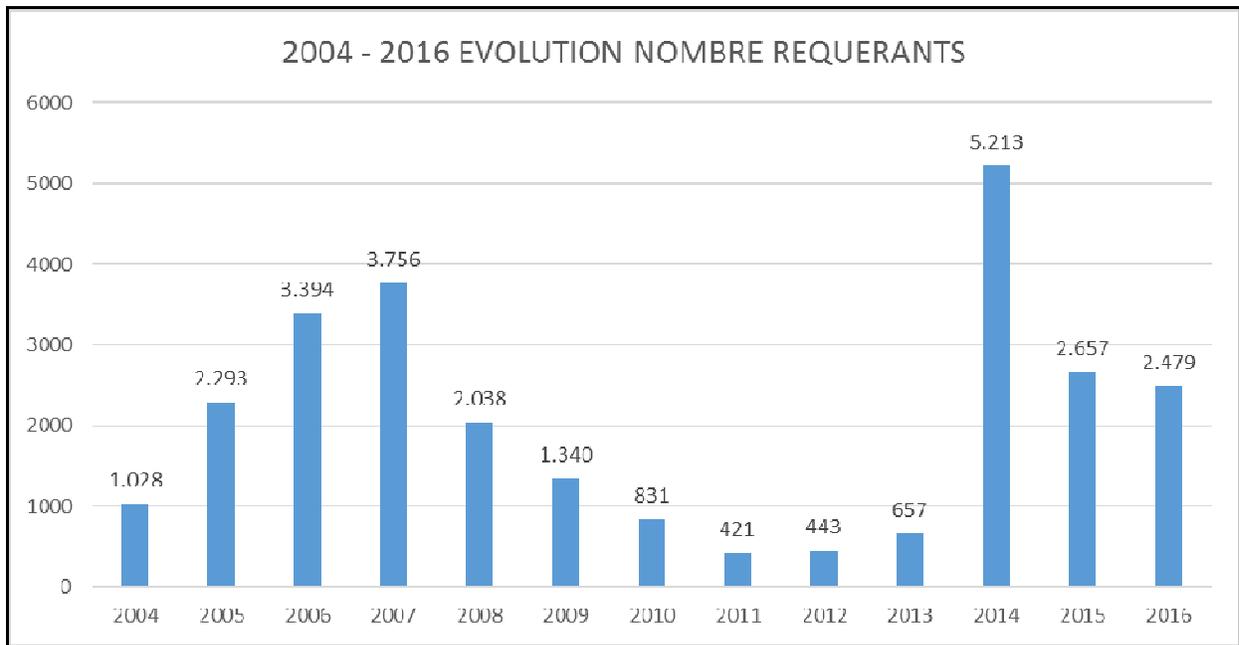
(**) Pour la densité de population, nous nous sommes basés sur les chiffres du SPF ECONOMIE.

Evolution du nombre de plaintes (2002 - 2016)

Le total cumulé du nombre de dossiers traités et gérés de 2002 à 2016 atteint 14.230.150 dossiers.

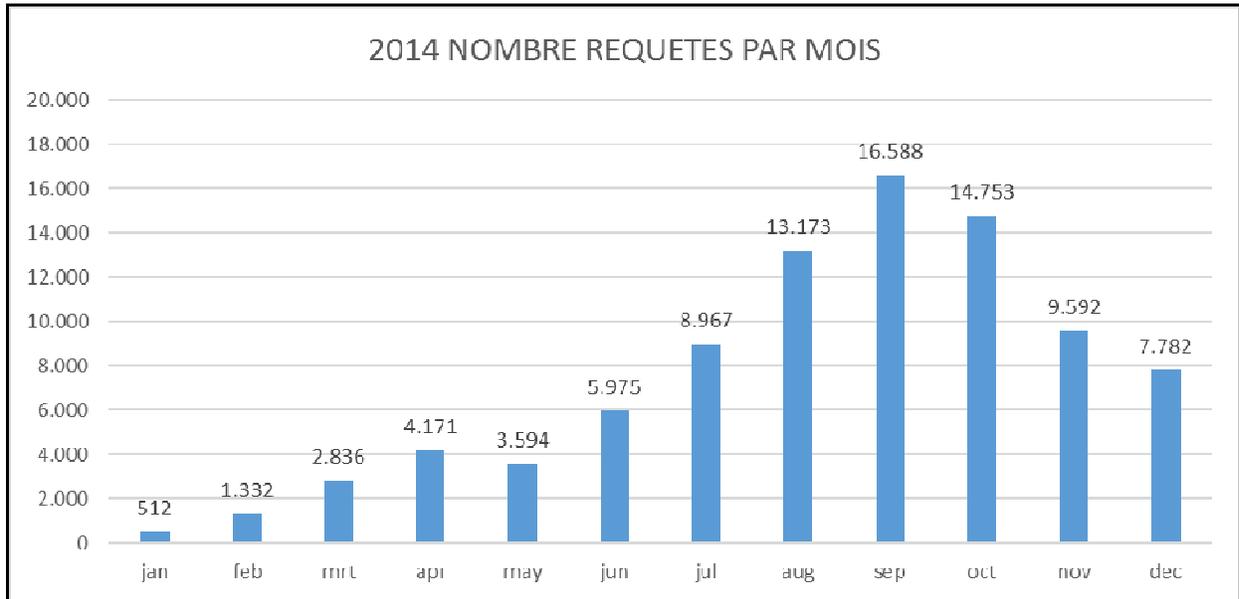
2002 :	1.336 dossiers	2010 :	3.666.296 dossiers
2003 :	2.281 dossiers	2011 :	7.936 dossiers
2004 :	40.973 dossiers	2012 :	6.721 dossiers
2005 :	223.881 dossiers	2013 :	9.771 dossiers
2006 :	478.429 dossiers	2014 :	89.275 dossiers
2007 :	1.271.294 dossiers	2015 :	107.892 dossiers
2008 :	1.272.749 dossiers	2016 :	120.017 dossiers
2009 :	6.931.299 dossiers		





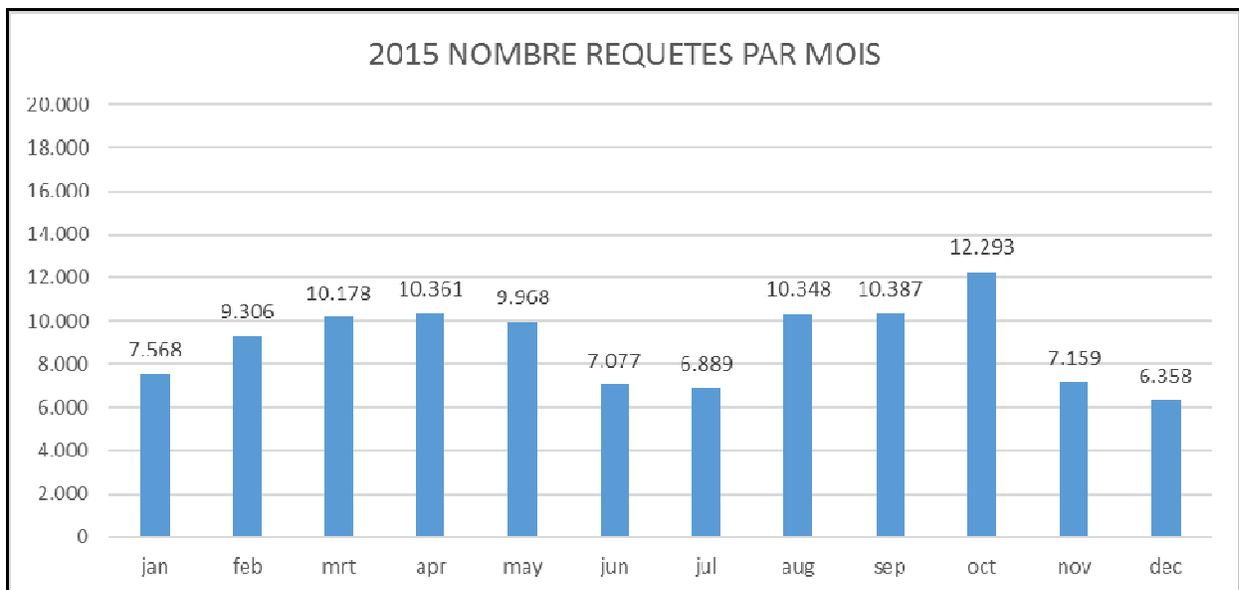
2014

89.275 dossiers ont été introduits par 5.213 personnes différentes.



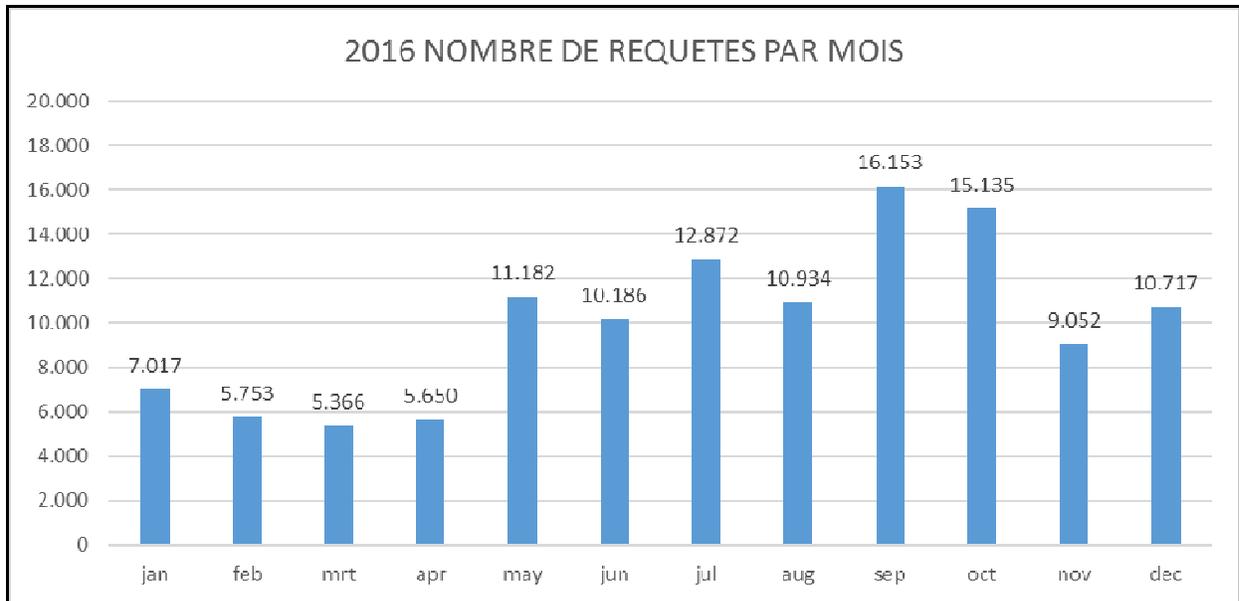
2015

En 2015, 107.892 dossiers ont été introduits par 2.657 personnes différentes.



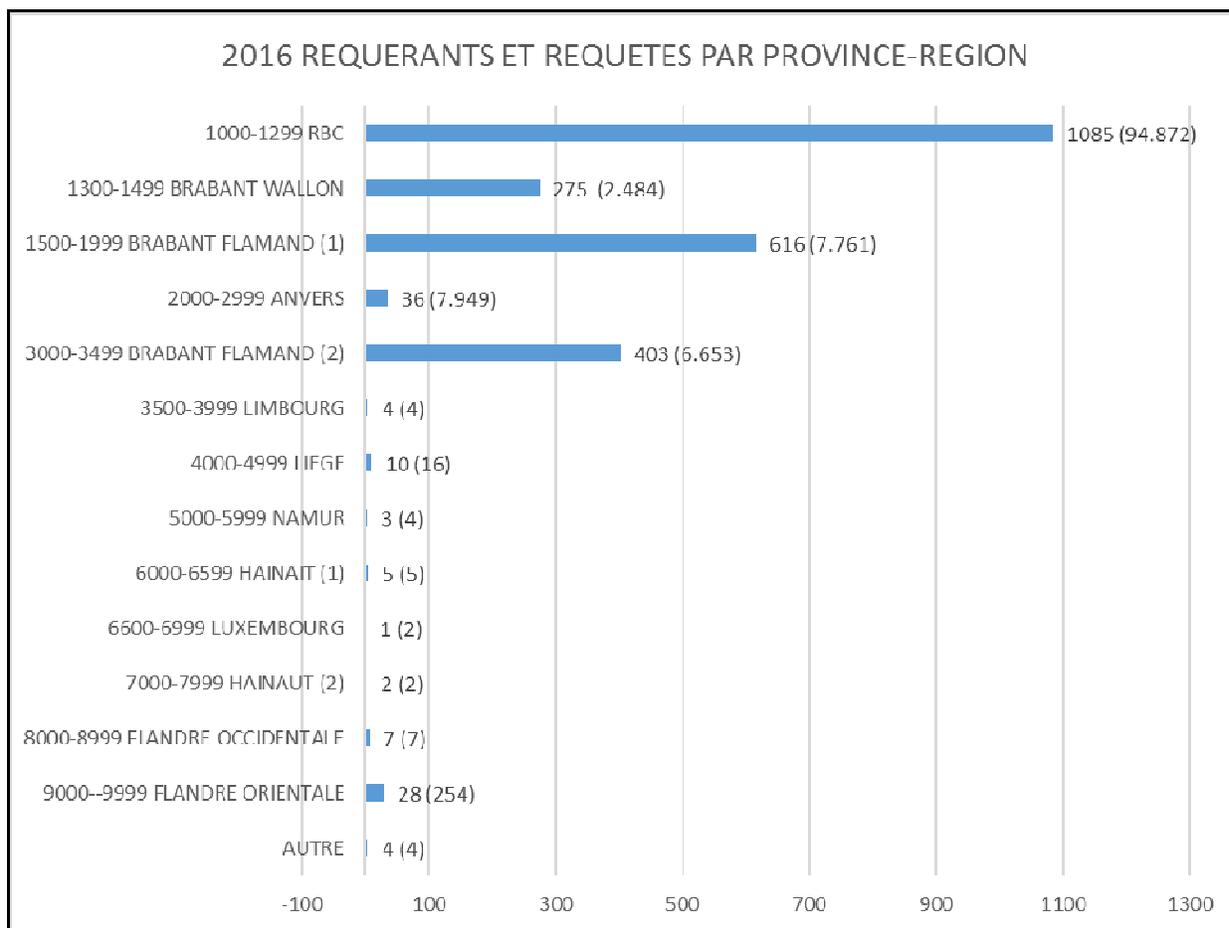
2016

En 2016, **120.017 dossiers** ont été introduits par **2.479 personnes** différentes.



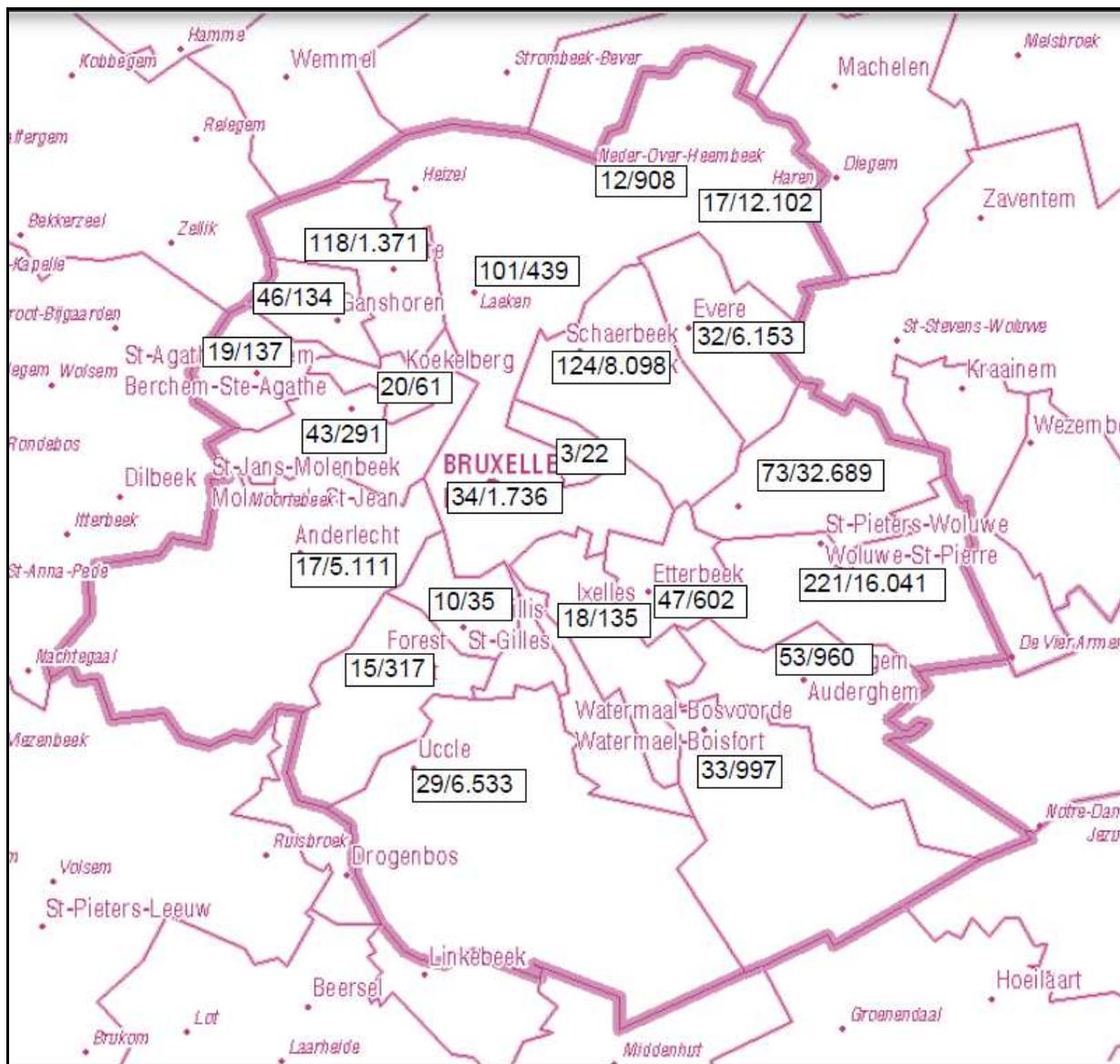
2016 / Répartition par Région / Province / Commune / sous-commune du nombre de requérants et requêtes introduites auprès du Service de Médiation

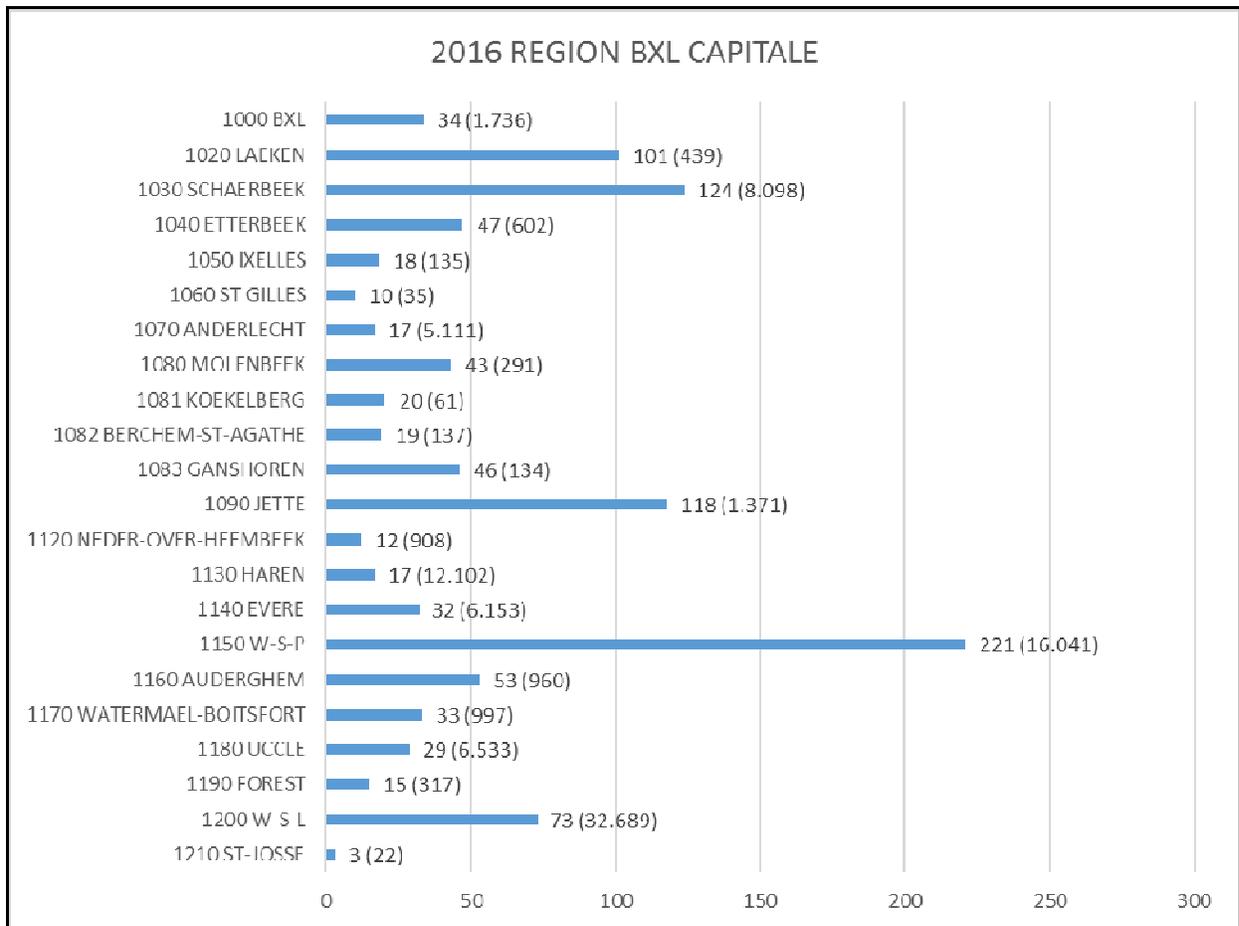
Voici la répartition annuelle des requérants et requêtes par province / Région.

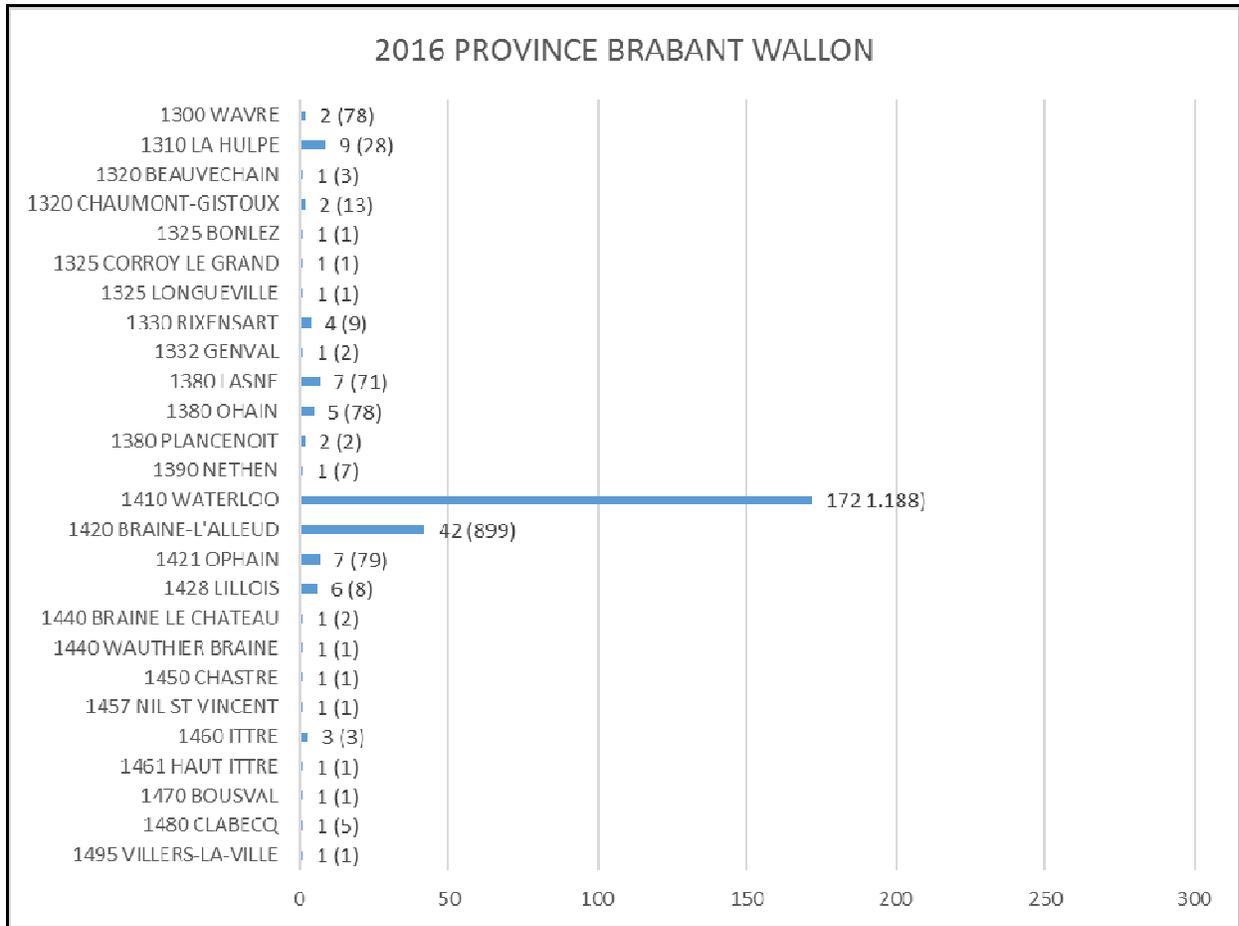


REGION BRUXELLES CAPITALE (RBC) (CP 1000 – 1299)

En 2016, en RBC, 94.872 dossiers ont été introduits par 1.085 personnes différentes.

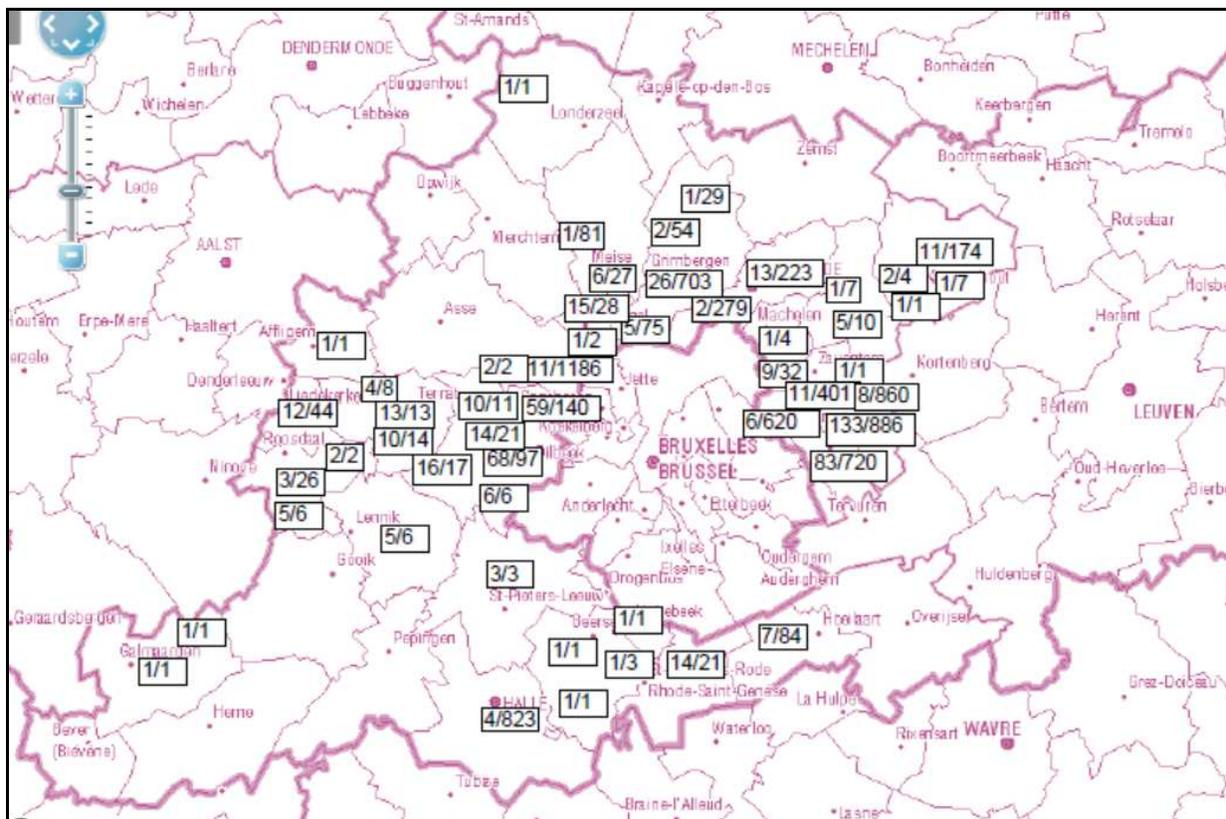


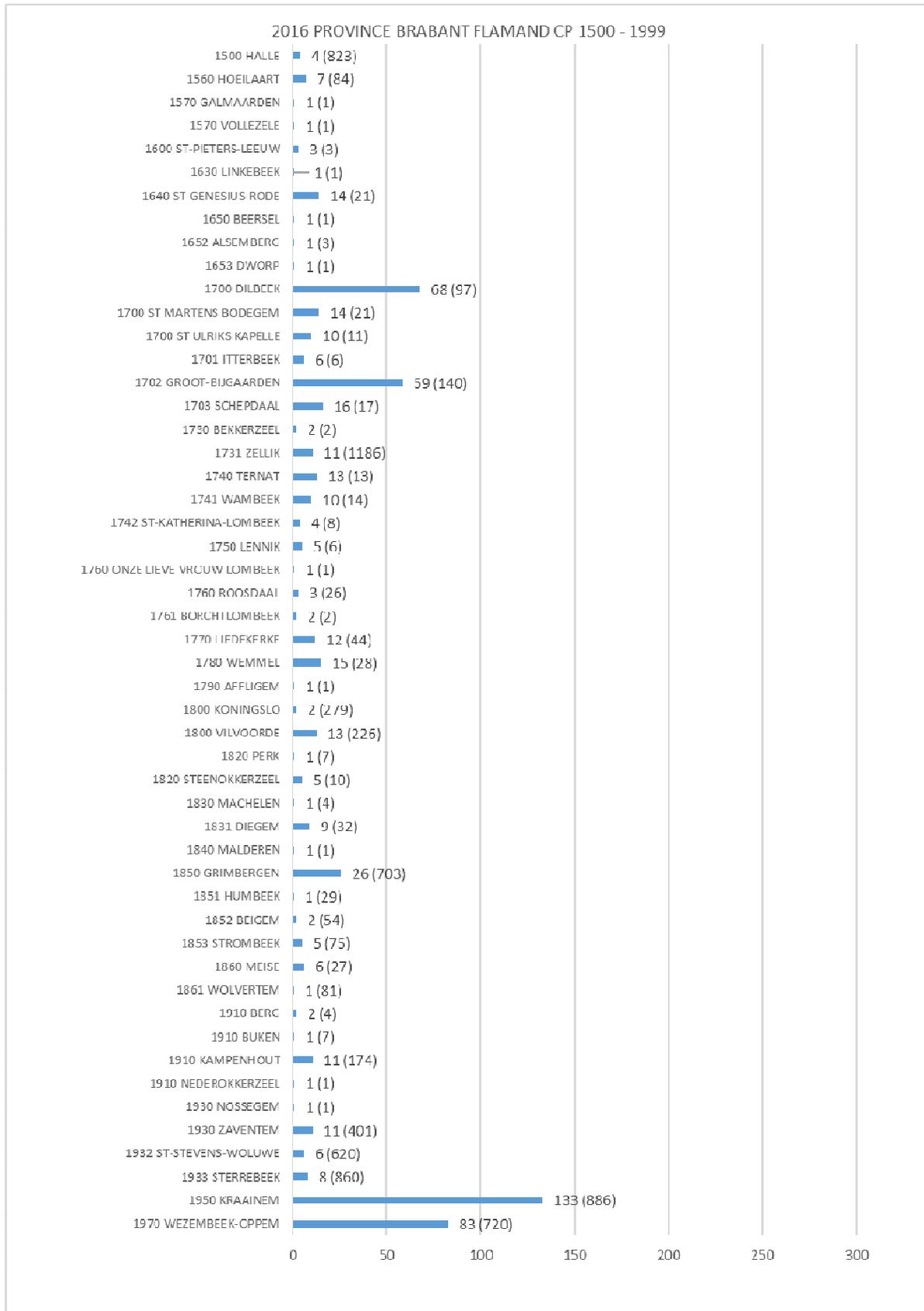


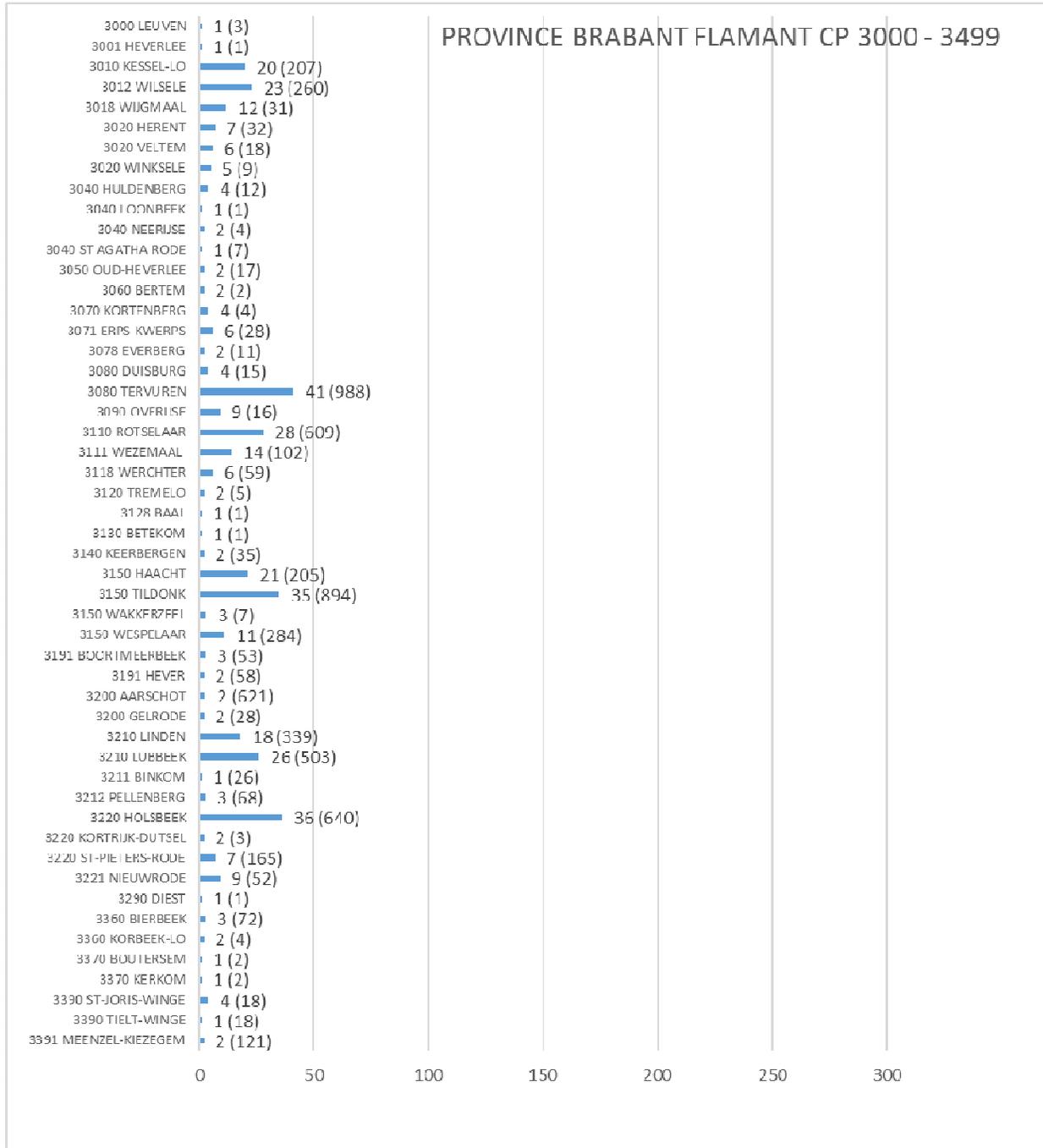


PROVINCE BRABANT FLAMAND Halle-Vilvorde (CP 1500 - 1999)

En 2016, 7.761 requêtes ont été introduites par 616 requérants dans la province du Brabant Flamand, arrondissement Halle-Vilvorde (moins Overijse).









**Annexe : Arrêté royal
du 15 mars 2002
créant la Médiation**



brussels airport mediation

**HOOFDSTUK III. — Vermindering van de basis
waarop de verzekeringstegemoetkoming wordt berekend**

Art. 3. De erkende tarifieringsdiensten verminderen de bases waarop de verzekeringstegemoetkoming wordt berekend die de verzekeringssinstellingen verschuldigd zijn aan de apothekers met een voor het publiek toegankelijke officina, en aan de geneesheren die een vergunning hebben om een geneesmiddelen depot te houden, voor alle verstrekkingen bedoeld in artikel 34, 5^e, van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994.

Deze vermindering wordt vastgesteld op 10,15 % van het bedrag van het persoonlijk aandeel dat voor rekening van de rechthebbende wordt gelaten, zoals bedoeld in artikel 37, § 2 en § 4. Vanaf 1 januari 2003 wordt deze vermindering vastgesteld op 7,7 %.

Art. 4. De technische modaliteiten voor de uitvoering van deze vermindering van de basis waarop de verzekeringstegemoetkoming berekend wordt, worden door het Verzekeringscomité vastgelegd op voorstel van de Overeenkomstencommissie Apothekers - Verzekeringssinstellingen in de onderrichtingen voor het opstellen van de factuur over de farmaceutische verstrekkingen afgeleverd aan rechthebbenden die niet in een verplegingsinrichting zijn opgenomen zoals bedoeld in artikel 6 van het koninklijk besluit van 15 juni 2001 tot vaststelling van de gegevens inzake te tarifieren verstrekkingen die de tarifieringsdiensten aan de verzekeringssinstellingen moeten overmaken.

Art. 5. Dit besluit treedt in werking op 1 april 2002. De verplichting tot vermindering van de basis waarop de verzekeringstegemoetkoming wordt berekend is van toepassing voor de prestaties die gefactureerd worden vanaf 1 april 2002.

Art. 6. Onze Minister van Sociale Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 29 maart 2002.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Sociale Zaken,
F.VANDENBROUCKE

**CHAPITRE III. — Diminution de la base
sur laquelle est calculée l'intervention de l'assurance**

Art. 3. Les offices de tarification agréés diminuent la base sur laquelle est calculée l'intervention de l'assurance due par les organismes assureurs aux pharmaciens tenant une officine ouverte au public et aux médecins autorisés à tenir un dépôt de médicaments, pour toutes les prestations visées à l'article 34, 5^e, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994.

Cette diminution est fixée à 10,15 % du montant de l'intervention personnelle qui est laissé à charge des bénéficiaires, telle que visée à l'article 37, § 2 et § 4. A partir du 1^{er} janvier 2003, cette diminution est fixée à 7,7 %.

Art. 4. Les modalités techniques pour l'application de cette diminution de la base sur laquelle est calculée l'intervention de l'assurance, sont fixées par le Comité de l'assurance sur proposition de la Commission de conventions Pharmaciens - Organismes assureurs dans les directives de facturation des fournitures pharmaceutiques dispensées à des bénéficiaires non hospitalisés telles que visées à l'article 6 de l'arrêté royal du 15 juin 2001 déterminant les données relatives aux fournitures à tarifier que les offices de tarification doivent transmettre aux organismes assureurs.

Art. 5. Cet arrêté entre en vigueur le 1^{er} avril 2002. L'obligation de diminuer la base sur laquelle est calculée l'intervention de l'assurance est d'application pour les prestations qui sont facturées à partir du 1^{er} avril 2002.

Art. 6. Notre Ministre des Affaires sociales est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 29 mars 2002.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Affaires sociales,
F.VANDENBROUCKE

**MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR**

N. 2002 — 1191 [C - 2002/14086]
15 MAART 2002. — Koninklijk besluit houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende de herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de reglementering van de luchtvaart, inzonderheid op artikel 5, eerste lid;

Gelet op het regeerakkoord van 11 februari 2000, inzonderheid op punt 3.4, 2^e;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, daterend van 14 maart 2001;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, gegeven op 31 mei 2001;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer;

Besluit :

Artikel 1. Binnen het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur wordt een autonome Ombudsdienst opgericht met de volgende opdrachten :

- informatie verzamelen en verspreiden in verband met de gevolgd trajecten en de veroorzaakte hinder door de vliegtuigen die gebruik maken van de luchthaven van Brussel-Nationaal in functie van de ontvangen klachten;

**MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE**

F. 2002 — 1191 [C - 2002/14080]
15 MARS 2002. — Arrêté royal portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5, alinéa premier;

Vu l'accord de Gouvernement du 11 février 2000, notamment son point 3.4, 2^e;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances daté du 14 février 2001;

Vu l'accord de notre Ministre du Budget, donné le 31 mai 2001;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports;

Arrête :

Article 1^{er}. Il est créé au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure un Service autonome de Médiation dont les missions 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;

- de klachten en suggesties van de buurtbewoners over het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal verzamelen en behandelen;

- de activiteiten van het Overlegforum waarvan sprake in artikel 10, van dit besluit vereenvoudigen door hem een logistieke en administratieve steun te geven en de informatie nuttig voor zijn werking.

Art. 2. Deze dienst functioneert onafhankelijk, met name ten opzichte van de diensten van het Bestuur der Luchtvaart die verantwoordelijk zijn voor de luchtwaardigheid, de certificatie, de luchtvaartoperaties, het onderhoud, het afleveren van vergunningen, en in het algemeen voor alles wat voortvloeit uit haar toevertrouwde taken. Dat belet niet dat de dienst in het belang van het voortzetten van die verschillende opdrachten met die verschillende instanties kan samenwerken.

Art. 3. Deze dienst voert zijn opdrachten in alle onafhankelijkheid uit en doet, binnen redelijke mate en termijn en zonder schending van de vertrouwelijkheidscapitules die gebruikelijk zijn in de luchtvaartsector, beroep op alle informatie waarover het Bestuur der Luchtvaart, de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal en Belgocontrol, beschikken en die nodig zijn voor het uitvoeren van zijn taken.

Art. 4. § 1. De dienst heeft minstens een directeur (adviseur) -coördinator in dienst die belast is met de verschillende taken die in onderhavig besluit worden aangegeven. Hij wordt bijgestaan door verschillende gespecialiseerde medewerkers.

§ 2. De personeelsleden van deze dienst mogen geen lid zijn, aangesloten zijn bij of enige band hebben met bedrijven, organismen, organisaties en instellingen die een luchthaven uitbaiten of controleren, noch deel uitmaken van een belangengroep van buurtbewoners of ter verdediging van het leefmilieu.

Art. 5. De opdrachten van de dienst omvatten het verzamelen, registreren en analyseren van alle inlichtingen die relevant zijn om de oorzaken van de klachten van de buurtbewoners te behandelen en te bepalen. De directeur (adviseur) maakt een jaarverslag van de activiteiten over aan de minister die bevoegd is voor de luchtvaart. In dit jaarverslag worden de vragen opgenomen die worden besproken door het Overlegforum waarvan sprake in artikel 10, van onderhavig besluit.

Art. 6. Om zijn opdrachten te vervullen mag de dienst de hulp vragen van experts.

Art. 7. Op elke klacht wordt binnen de vijftien dagen na ontvangst een gepast antwoord geformuleerd. Voor complexe klachten kan deze termijn worden verlengd naargelang de strikte noodzakelijkheid om alle nuttige inlichtingen te verzamelen en te analyseren.

Art. 8. Binnen de dienst mogen werkgroepen worden opgericht die belast zijn met de voorbereiding van het onderzoek van specifieke problemen die moeten worden voorgelegd aan het Overlegforum, waarvan sprake in artikel 10, van onderhavig besluit.

Art. 9. De dienst houdt de documentatie over de geluidshinder en de trajecten van de vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal up-to-date.

Art. 10. De Ombudsdienst werkt samen met een nog op te richten Overlegforum. Dat forum wordt opgericht met de verschillende partijen die betrokken zijn bij de luchthaven Brussel-Nationaal en de geluidshinder die door het gebruik daarvan wordt veroorzaakt. De dienst staat ook in voor het secretariaat van dat forum.

Art. 11. Dit besluit wordt van kracht op de dag van publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Art. 12. De Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Transport is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 15 maart 2002.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

- de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National.

- de faciliter les activités du Forum de concertation dont question à l'article 10, du présent arrêté en lui fournissant un support logistique et administratif et les informations utiles à son fonctionnement.

Art. 2. Ce service est fonctionnellement indépendant, notamment, des services de l'Administration de l'Aéronautique responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences et, en général, de toute partie directement concernée par les missions qui lui sont confiées, ce qui ne doit pas l'empêcher de collaborer avec ces diverses instances dans l'intérêt de la poursuite des dites missions.

Art. 3. Ce service mène ses missions en toute indépendance et bénéficie dans une mesure et un délai raisonnables et sans préjudice des clauses de confidentialité d'usage dans le secteur aérien, des informations dont disposent l'Administration de l'Aéronautique, l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National et Belgocontrol et qui sont nécessaires à l'exécution de ses missions.

Art. 4. § 1^{er} Ce service comprend au moins un directeur (conseiller) -coordinateur, chargé des diverses missions dévolues par le présent arrêté. Il est assisté par divers collaborateurs spécialisés.

§ 2. Les membres du personnel de ce service ne peuvent pas être membres, associés ou affiliés ni liés d'une quelconque manière à des sociétés, organismes, organisations ou institutions exploitant ou contrôlant un aéroport ni faire partie d'une association de riverains ou de défense de l'environnement.

Art. 5. Les missions 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 (conseiller) remet un rapport annuel d'activités au Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions. Dans ce rapport annuel sont intégrées les questions abordées par le Forum de concertation dont question à l'article 10, du présent arrêté.

Art. 6. Le service peut demander l'assistance d'experts pour mener à bien ses missions.

Art. 7. Toute plainte fait l'objet d'une réponse appropriée dans un délai n'excédant pas quinze jours à dater du jour de sa réception. Pour les plaintes complexes, ce délai peut être prolongé dans la mesure strictement nécessaire pour rassembler et analyser les renseignements utiles.

Art. 8. Le service peut constituer en son sein des groupes de travail chargés de préparer l'examen de problèmes spécifiques à soumettre au Forum de concertation dont question à l'article 10, du présent arrêté.

Art. 9. Le service tient à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs à l'aéroport de Bruxelles-National.

Art. 10. Le Service de Médiation collabore avec le Forum de concertation à créer avec les diverses parties concernées par l'aéroport de Bruxelles-National et les nuisances qu'engendre son utilisation. Il en assure notamment le secrétariat.

Art. 11. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 12. Notre Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 15 mars 2002.

ALBERT

Par le Roi :
La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT



Direction Générale et Conception

Philippe Touwaide

Réalisation et Lay-Out

Ysaline Touwaide

Juan Torck

Crédits photos

Ysaline Touwaide

Philippe Touwaide

Comm & Komm

Collecte des données

Philippe Touwaide

Juan Torck

Sources des données

Airportmediation

Brussels Airport Terminal Company (BATC)

Belgocontrol

Brussels International Airport Company (BIAC)

Ministère des Communications

Régie des Voies Aériennes

SPF Mobilité et Transports

Brussels Airport Company (BAC)

Archives personnelles Philippe Touwaide



Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National

c/o Belgocontrol Site de Steenokkerzeel Local S.1.3.08

Chaussée de Tervueren, 301 à Steenokkerzeel

 +32.2.206.28.22

 airportmediation@icloud.com

www.airportmediation.be

Editeur Responsable : Philippe Touwaide,

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

31 mai 2017