

Date : 22-02-2016

Responsable budgétaire : MERCIER Josiane

DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES AUTONOMES

Programme 7

Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National

Moyens mis en oeuvre

A.B. : 22 71 121101 – Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services .

Service : [Libellé](si nécessaire)

Ministre - Secrétaire d'Etat compétent : Mme Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges.

(en milliers d'euro)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	(in duizenden euro)
Engagement							Vastleggingen
Liquidation							Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire :

Les bases légales et réglementaires permettant à la DGTA d'effectuer le contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National, sont reprises ci-après.

Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment les articles 5 et 38 ;

Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, article 6, § 1er, X, alinéa 1er, 7°;

Arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, notamment l'article 2 §2;

Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, notamment l'article 43 § 2;

Arrêté royal du 20 novembre 2001 portant création du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, et notamment l'article 1er, §1er, qui stipule que le SPF Mobilité et Transports a pour mission : 1° le

transport (...) aérien : - préparation et évaluation de la politique, - législation et réglementation, - coordination, - contrôle, et l'article 3 décrivant certains niveaux de l'organigramme du SPF Mobilité et Transports;

Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, notamment les articles 2, 4, 5, 31 à 36 ;

Arrêté royal du 23 août 2004 réglementant les conditions de formation et de certification des membres de l'inspection aéronautique, notamment l'article 15;

Arrêté royal du 17 septembre 2000 relatif à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 2, deuxième édition (1988) ;

Arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National ;

Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National.

Compétence et constatation :

L'article 38 de la Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne donne aux fonctionnaires de la Direction générale Transport aérien désignés par le Roi et assermentés à cette fin la mission de veiller notamment au respect des conventions aériennes, des accords internationaux aériens, de ladite loi et des arrêtés d'exécution de cette loi, les règlements visés à l'article 176bis de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et les conditions d'utilisation des installations aéroportuaires visées à l'article 30, 3°, de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires.

Art. 38. § 1er. Sans préjudice des compétences des membres du personnel des services de police, les fonctionnaires de l'administration de l'aéronautique désignés par le Roi et assermentés à cette fin, veillent au respect des conventions aériennes, des accords internationaux aériens et accords internationaux de sûreté aéronautique, des plans de sûreté aéronautique, de la présente loi et des arrêtés d'exécution de cette loi, (les règlements visés à l'article 176bis de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et les conditions d'utilisation des installations aéroportuaires visées à l'article 30, 3°, de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires) et, à l'exécution par des membres des inspections aéroportuaires des contrôles de sûreté et d'accès, sur le territoire de la Belgique et à bord des aéronefs immatriculés en Belgique.

§ 2. Les fonctionnaires visés au § 1er constatent par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux lois et arrêtés d'exécution concernant la navigation aérienne ainsi que les infractions aux règlements visés au § 1er, qu'ils constatent sur le territoire de la Belgique et à bord des aéronefs immatriculés en Belgique.

Ces procès-verbaux sont transmis sur-le-champ au procureur du Roi compétent. Ils en transmettent une copie à l'inspecteur en chef.

Le procureur du Roi dispose d'un délai de nonante jours, à compter du jour de la réception du procès-verbal pour communiquer par écrit au fonctionnaire visé à l'article 46, § 1er :

- 1° qu'une information ou une instruction judiciaire a été ouverte, ou;*
- 2° que des poursuites ont été entamées, ou;*
- 3° qu'il a été fait application des articles 216bis ou 216ter du Code d'instruction criminelle, ou;*
- 4° que le dossier a été classé sans suite pour des motifs relatifs aux éléments constitutifs de l'infraction, ou;*
- 5° que le dossier a été classé sans suite pour des motifs qui ne sont pas relatifs aux éléments constitutifs de l'infraction.*

§ 3. Les fonctionnaires visés au § 1er ont le pouvoir de retenir les aéronefs, et de se faire remettre les explosifs, armes et munitions de même que tous les objets trouvés en contravention aux prescriptions légales ou réglementaires.

§ 4. Les fonctionnaires visés au § 1er peuvent procéder ou faire procéder sous leur direction et leur responsabilité à un contrôle de sûreté de toute personne qui est sur le point de passer du côté ville au côté piste

ou qui est sur le point d'embarquer dans un aéronef ainsi que de ses bagages.

Ils doivent procéder à ce contrôle chaque fois qu'ils en sont requis par le commandant de l'aéronef dans lequel la personne à contrôler est sur le point d'embarquer.

Ils interdisent l'accès à bord de toute personne qui, sans motif légitime, s'oppose ou se refuse à un contrôle de sûreté.

§ 5. Les fonctionnaires visés au § 1er peuvent soumettre ou faire soumettre sous leur direction et leur responsabilité à un contrôle de sûreté le fret destiné au transport aérien. Ils peuvent interdire le transport de fret si l'expéditeur ne se soumet pas à un tel contrôle.

§ 6. Les fonctionnaires visés au § 1er informent immédiatement les services de police compétents de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs attributions.

Les services de police qui, à l'occasion de l'exercice de leurs compétences, prennent connaissance d'infractions définies dans la présente loi et ses arrêtés d'exécution ou de menaces contre la sûreté de l'aviation civile, en informent immédiatement le chef du service de l'inspection aéronautique.

§ 7. Les fonctionnaires visés au § 1er peuvent uniquement dans l'exercice de leur mission visée au § 1er :

1° à l'exclusion des lieux d'habitation, pénétrer librement, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans les lieux où la présente loi est applicable ainsi que dans les aéronefs et y procéder à des contrôles de sûreté;

2° procéder à tout examen, contrôle et audition et recueillir toutes informations qu'ils estiment nécessaires pour s'assurer que les dispositions de la législation dont ils exercent la surveillance, sont effectivement observées, et notamment :

a) interroger toute personne dont ils estiment l'audition nécessaire sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance;

b) effectuer des contrôles d'identité des personnes qui se trouvent du côté piste des aéroports dans les cas et conformément à la procédure prévus à l'article 34, § 1er et § 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police;

c) se faire produire, sans déplacement, pour en prendre connaissance, tout livres, registres, documents, disques, bandes, disquettes ou n'importe quels autres supports d'information contenant des données dont l'établissement, la tenue ou la conservation sont prescrits par la législation dont ils exercent la surveillance et en prendre des extraits, des duplicata, des impressions, des listages, des copies ou des photocopies ou se faire fournir ceux-ci sans frais ou même se faire remettre n'importe quel support d'information visé au présent point contre récépissé;

d) se faire produire, sans déplacement, pour en prendre connaissance, tout autres livres, registres, documents, disques, disquettes, bandes ou n'importe quels autres supports d'information qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission et en prendre des extraits, des duplicata, des impressions, des listages, des copies ou des photocopies ou se faire fournir ceux-ci sans frais ou même se faire remettre n'importe quels supports d'information visés au présent point contre récépissé;

e) prélever et emporter des échantillons de toutes matières ouvrées ou achevées de produits et substances, conservés, utilisés ou manipulés aux fins d'analyse ou pour l'administration de la preuve d'une infraction, à condition que les détenteurs de ces matières, produits et substances, l'employeur, ses préposés ou mandataires, en soient avertis. Le cas échéant, les détenteurs desdits produits, matières et substances, l'employeur, ses préposés ou mandataires, doivent fournir les emballages nécessaires pour le transport et la conservation de ces échantillons. Le Roi détermine les conditions dans lesquelles et les modalités selon lesquelles ces échantillons sont prélevés, emportés et analysés.

Le Roi détermine les conditions et modalités de l'agrément des personnes physiques ou morales, compétentes pour exécuter les analyses visées au présent point;

f) se faire remettre contre récépissé ou mettre sous scellés d'autres biens mobiliers que ceux visés au c, d ou e, en ce compris les biens mobiliers qui sont immeubles par incorporation ou par destination, que le contrevenant en soit propriétaire ou pas, qui sont soumis à leur contrôle ou par lesquels des infractions aux législations dont ils exercent la surveillance peuvent être constatées lorsque cela est nécessaire à l'établissement de la preuve de ces infractions ou lorsque le danger existe qu'avec ces biens, les infractions persistent ou que de nouvelles infractions soient commises;

g) faire des constatations en faisant des photos et des prises de vue par film ou vidéo.

Art. 41. En vue de l'exercice de leurs compétences, les services de police peuvent demander la collaboration des fonctionnaires visés aux articles 38, § 1er, et 39, § 2.

En vue de l'exercice de leurs compétences, les fonctionnaires visés à l'article 38, § 1er, peuvent demander la collaboration des services de police.

Art. 42. Les grades fonctionnels uniformes, les conditions requises en matière de certification et de formation du personnel de l'inspection aéronautique et des inspections aéroportuaires ainsi que les conditions à remplir

pour la délivrance des licences et qualifications par le ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, leur suspension et retrait sont fixés par le Roi.

Art. 43. Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres les modalités et les conditions selon lesquelles un test d'haleine ou une analyse d'haleine peut être imposé ou effectué sur le personnel navigant.

Des fonctionnaires de l'inspection aéronautique de la DGTA ont été désignés par le Roi, notamment spécifiquement pour un mandat lié à l'environnement, suivant les prescriptions de l'Arrêté royal du 23 août 2004 réglementant les conditions de formation et de certification des membres de l'inspection aéronautique. Ces fonctionnaires ont reçu un mandant avec infractions spécifiques couvrant les différents domaines d'inspection.

Amendes administratives

Les modalités en sont fixées dans la Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne :

Art. 45 de la Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne : Les infractions visées aux articles 11 à 26bis, à l'article 27, § 1er, 1°, 2°, 3°, 6°, à l'article 27, § 2, à l'article 27bis, à l'article 28 et à l'article 32 sont punissables d'une amende administrative sauf si le procureur du Roi a fait application de l'article 38, § 2, alinéa 3, points 1° à 4°.

L'amende administrative est appliquée sans préjudice d'autres sanctions administratives ou disciplinaires.

Art. 46. § 1er. Après que le procureur du Roi ait envoyé la communication visée à l'article 38, § 2, alinéa 3, 5°, ou, en l'absence de cette communication, après le délai prévu au § 2, alinéa 3 de ce même article, soit l'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique et aéroportuaire, soit l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique notifie à l'intéressé, au plus tard un an à compter du jour où le fait a été commis, par une lettre recommandée accompagnée d'une copie du procès-verbal :

1° les faits à propos desquels la procédure d'amende administrative est entamée;

2° les jours et heures pendant lesquels il a le droit de consulter son dossier;

3° qu'il a le droit de se faire assister d'un conseil;

4° qu'il dispose d'un délai de trente jours à compter du jour ouvrable suivant cette notification pour envoyer au fonctionnaire visé ci-dessus une lettre recommandée contenant ses moyens de défense et, le cas échéant, demandant d'être entendu.

Le délai visé à l'alinéa 1er, 4°, commence à courir depuis le troisième jour ouvrable qui suit celui où le pli a été remis aux services de la poste, sauf preuve contraire du destinataire.

§ 2. Lorsqu'il est saisi d'une demande conforme au § 1er, 4°, le fonctionnaire visé au § 1er dispose de quinze jours, à dater de la réception de cette demande, pour notifier à l'intéressé, par lettre recommandée, la date de l'audition. Cette date est comprise entre le quinzième et le trentième jour suivant le jour de l'envoi, par le fonctionnaire, de cette lettre recommandée. Ces délais sont prévus à peine de nullité de l'ensemble de la procédure d'amende administrative.

L'intéressé peut, par lettre recommandée adressée au fonctionnaire visé au § 1er, solliciter une seule fois le report de la date de son audition. Ce fonctionnaire fixe dans ce cas, par lettre recommandée, une nouvelle date.

L'audition ne peut en aucun cas avoir lieu plus de soixante jours à dater de la réception de la demande visée au § 1er, 4°.

Art. 47. Au plus tôt après le délai de trente jours de l'article 46, § 1er, 4°, et, le cas échéant, après l'audition de l'intéressé, soit l'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique et aéroportuaire, soit l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique, prend une décision relative aux faits à propos desquels la procédure d'amende administrative est entamée. Il notifie cette décision à l'intéressé par lettre recommandée.

La décision qui impose une amende administrative indique, à peine de nullité, son montant ainsi que les dispositions de l'article 50.

Par la même décision que celle par laquelle il impose l'amende administrative, soit l'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique et aéroportuaire, soit l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique peut accorder, en tout ou en partie, le sursis à l'exécution du paiement de cette amende.

La décision a force exécutoire à l'échéance d'un délai d'un mois à compter du jour de sa notification.

Le délai visé à l'alinéa 5 commence à courir depuis le troisième jour ouvrable qui suit celui où le pli a

été remis aux services de la poste, sauf preuve contraire du destinataire.

Art. 48. Les montants minimum et maximum de l'amende administrative correspondent respectivement aux montants minimum et maximum, majorés des décimes additionnels, de l'amende pénale, prévue par la présente loi, qui sanctionne le même fait.

Dans la fixation du montant de l'amende administrative, Soit l'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique et aéroportuaire, soit l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique tient compte de la gravité des faits et de l'éventuelle récidive.

En cas de concours d'infractions visées à l'article 45, les montants des amendes administratives sont cumulés sans qu'ils ne puissent excéder le double du montant maximum de l'amende la plus forte.

Si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision, le montant de l'amende administrative peut être diminué en dessous de son minimum.

Art. 49. Aucune amende administrative ne peut être imposée par soit l'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique et aéroportuaire, soit l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique :
lorsque l'action publique relative à la même infraction est éteinte, ou;
à l'encontre d'une personne qui était mineure au moment des faits, ou;
plus de deux ans après le jour où le fait a été commis.

Art. 50. A peine de forclusion, l'intéressé, peut introduire, par voie de requête devant le tribunal de première instance, un recours suspensif contre la décision visée à l'article 47, dans un délai d'un mois à compter de la notification de cette décision.

Le tribunal de première instance se prononce en dernier ressort.

Sans préjudice des dispositions prévues aux alinéas 1er et 2, les dispositions du Code judiciaire s'appliquent au recours près le tribunal de première instance. Le tribunal de Bruxelles est compétent pour les personnes qui ne résident pas en Belgique.

Le délai visé à l'alinéa 1er commence à, courir depuis le troisième jour ouvrable qui suit celui où le pli a été remis aux services de la poste, sauf preuve contraire du destinataire.

En cas de recours contre la décision de soit l'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique et aéroportuaire, soit l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique le tribunal de première instance a les mêmes pouvoirs que soit l'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique et aéroportuaire, soit l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique, en matière de sursis.

Art. 51. ...

Les amendes administratives perçues sont affectées au Fonds pour le Financement et l'Amélioration des Moyens de Contrôle, d'Inspection et d'Enquête et des Programmes de Prévention de l'Aéronautique.

Les amendes administratives sont perçues par la DGTA.

Le sursis à l'exécution du paiement peut être accordé, ce qui est réglé dans l'Arrêté royal du 13 novembre 2009 relatif aux amendes administratives applicables en cas d'infraction à la réglementation aérienne :

Art. 2. § 1er. Soit l'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique et aéroportuaire, soit l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique peut accorder tout ou en partie, le sursis à l'exécution du paiement de l'amende, pour autant qu'il n'ait pas infligé une autre amende administrative au contrevenant dans l'année qui précède la commission de l'infraction.

§ 2. Le sursis vaut pendant un délai d'épreuve d'un an. Le délai d'épreuve commence à courir à partir de la date de notification de la décision infligeant une amende administrative.

§ 3. Le sursis est révoqué de plein droit lorsqu'une nouvelle infraction donne lieu à une décision infligeant une nouvelle amende administrative.

La révocation du sursis est notifiée par la même décision que celle qui inflige l'amende administrative pour cette nouvelle infraction.

§ 4. L'amende administrative dont le paiement devient exécutoire suite à la révocation du sursis est cumulée sans limite avec celle infligée du chef de la nouvelle infraction.

Art. 3. § 1er. Les amendes administratives sont perçues par les soins de la Direction générale Transport aérien.

Elles sont versées au Comptable des Recettes de la Direction générale Transport aérien.

§ 2. Les amendes administratives sont acquittées endéans les 8 jours suivant la date à laquelle la décision a acquis force exécutoire.

Passé le délai visé à l'alinéa 1er un rappel est adressé par voie recommandée.

Le rappel visé à l'alinéa 2 fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles National

L'Arrêté royal du 17 septembre 2000 relatif à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 2, deuxième édition (1988) fixe l'interdiction d'utiliser tous les avions à réaction subsoniques civils qui ne répondent pas aux normes énoncées au chapitre 3 de l'annexe 16 de la convention.

L'Arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National a pour objet la mise en œuvre de la directive (CE) n° 2002/30 du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitations liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. Il définit les conditions d'instauration des restrictions d'exploitation. Il introduit les restrictions d'exploitation visant au retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité et les exemptions qui y sont associées.

L'Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National fixe l'instauration de restrictions d'exploitation dans le cadre de la gestion des nuisances sonores :

CHAPITRE II. - Calcul de la quantité de bruit par mouvement.

Art. 3. § 1er. Pour les mouvements d'avions à réaction subsoniques civils, la quantité de bruit par mouvement (QM) est calculée comme suit à une décimale près :

$$QM=10 ((B-85)/10),$$

où la variable B représente :

1° pour tout atterrissage : le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, moins 9 EPNdB;

2° pour tout décollage : la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés d'un avion en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse maximale de décollage, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.

§ 2. A l'exception des mouvements exonérés, les mouvements d'avions à réaction subsoniques civils qui ne sont pas certifiés selon les normes de l'annexe 16 de l'OACI, volume 1, partie II, chapitre 3 (ou chapitre 4 ou des normes plus sévères), ne sont pas autorisés entre 23.00 heures et 05.59 heures, heure locale, à l'aéroport de Bruxelles-National.

CHAPITRE III. - Quota de bruit maximal autorisé par mouvement et par tranche horaire.

Art. 4. (AM 2009-07-27/02, art. 4, 005; En vigueur : 25-10-2009)

§ 1er. Sauf mouvements exonérés, et sauf cas exceptionnel dûment motivé par l'exploitant de l'avion auprès du Directeur général de la Direction générale Transport aérien ou son délégué, dans les deux jours ouvrables suivant le vol, la quantité de bruit maximale par mouvement d'avion à réaction subsonique civil est fixée, en ce qui concerne les décollages :

1° pour la tranche horaire entre 23 h et 5 h 59, à 8,0, excepté pour l'année 2009 où la quantité de bruit maximale est fixée à 12;

2° pour la tranche horaire entre 6 h et 6 h 59, à 12,0;

3° pour la tranche horaire entre 7 h et 20 h 59, à 48,0;

4° pour la tranche horaire entre 21 h et 22 h 59, à 24,0.

§ 2. Pendant une période transitoire de cinq ans à partir de l'entrée en vigueur du présent arrêté, le § 1er, 3° et le § 1er, 4°, du présent article ne sont pas applicables aux avions qui ont opéré à l'aéroport de Bruxelles-National au cours de l'année précédant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

§ 3. Des décollages excédant le quota fixé pour la tranche horaire entre 21 h et 22 h 59 sont permis, pour autant que la quantité de bruit maximale par mouvement n'excède pas 26,0 et à raison d'un maximum de 3 %,

sur une base annuelle, de l'ensemble des décollages opérés sur l'aéroport pendant cette tranche horaire. "

§ 4. Des décollages excédant le quota fixé pour la tranche horaire entre 23 h et 5 h 59 sont permis pour les avions qui ont opéré à l'aéroport de Bruxelles-National au cours de l'année précédant l'entrée en vigueur du présent arrêté pour autant que la quantité de bruit maximale par mouvement n'excède pas 12,0 et avec une limite maximale de 200 décollages par an.

Art. 5. (AM 2009-07-27/02, art. 5, 005; En vigueur : 25-10-2009)

§ 1er. Sauf mouvements exonérés, et sauf cas exceptionnel dûment motivé par l'exploitant de l'avion auprès du Directeur général de la Direction générale Transport aérien ou son délégué, dans les deux jours ouvrables suivant le vol, la quantité de bruit maximale par mouvement d'avion à réaction subsonique civil est fixée, en ce qui concerne les atterrissages :

1° pour la tranche horaire entre 23 h et 5 h 59, à 8,0, excepté pour l'année 2009 où la quantité de bruit maximale est fixée à 12;

2° pour la tranche horaire entre 6 h et 6 h 59, à 12,0;

3° pour la tranche horaire entre 7 h et 20 h 59, à 24,0;

4° pour la tranche horaire entre 21 h et 22 h 59, à 12,0.

§ 2. Pendant une période transitoire de cinq ans, à partir de l'entrée en vigueur du présent arrêté, le § 1er, 3° et le § 1er, 4°, du présent article ne sont pas applicables aux avions qui ont opéré à l'aéroport de Bruxelles-National au cours de l'année précédant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

§ 3. Des atterrissages excédant le quota fixé pour la tranche horaire entre 23 h et 5 h 59 sont permis pour autant que la quantité de bruit maximale par mouvement n'excède pas 12,0 et avec une limite maximale de 500 atterrissages pour l'année 2010, 430 atterrissages pour l'année 2011, 360 pour l'année 2012, puis de 300 atterrissages par an pour les années qui suivent.]1

CHAPITRE IV. - Quotas de bruit saisonniers.

Art. 6. Les quotas de bruit par saison sont fixés à :

1° 35.000 pour l'hiver 2003/2004 (22 semaines);

2° 49.000 pour l'été 2004 (31 semaines);

3° 33.600 pour l'hiver 2004/2005 (21 semaines).

Ces quotas de bruit sont applicables aux saisons été et hiver ultérieures. Si, à la suite des règles générales de l'IATA concernant la longueur des saisons, ces saisons sont prolongées ou raccourcies, les quotas de bruit saisonniers sont adaptés proportionnellement.

Quota de bruit saisonnier : la quantité de bruit globale maximale qui est autorisée par saison IATA pendant la nuit pour les décollages d'avions à réaction subsoniques civils; cette quantité est la somme des quantités de bruit pour chacun de ces décollages pris individuellement; (3 MAI 2004. - Arrêté ministériel relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National, Art. 2)

Art. 7. Dans des circonstances exceptionnelles, l'administrateur délégué de The Brussels Airport Company peut adresser au Ministre une requête motivée afin d'obtenir des quotas de bruit complémentaires pour une saison individuelle.

CHAPITRE IVBIS. - Aéronefs présentant une faible marge de conformité.

Art. 7bis. (inséré par AM 2007-11-27/31, art. 5; En vigueur : 28-12-2007)

A l'exception des mouvements exonérés, les décollages ou atterrissages des aéronefs présentant une faible marge de conformité, visés à l'article 1er, 2°, de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et des procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National, ne sont pas autorisés pendant la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.

Les dispositions pénales applicables sont celles de l'article 32 de la Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Coordination de l'aéroport

La coordination aéroportuaire est régie par le règlement (CEE) No 95/93 DU CONSEIL du 18 janvier 1993

fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté

L'Arrêté royal du 23 juin 2003 relatif à la coordination des créneaux horaires à l'aéroport de Bruxelles-National donne à l'aéroport de Bruxelles National la qualité d'aéroport entièrement coordonné.

L'a.s.b.l. « Brussels Slot Coordination » a été désignée par l'arrêté ministériel du 26 juin 2003 comme coordonnateur de de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National fixe les restrictions d'exploitations suivantes concernant la coordination :

Art. 7ter.

Les créneaux horaires de nuit attribués par le coordonnateur de l'aéroport de Bruxelles-National ne peuvent dépasser, par année calendrier, le nombre de 16 000 dont un maximum de 5 000 créneaux de décollages.

Il est important ici de préciser qu'il s'agit de créneaux et non de mouvements. Le nombre de mouvement sera en pratique supérieur au nombre de créneau compte-tenu des mouvements exonérés de créneaux ainsi que des vols ayant obtenu un créneau de jour et ayant décollé de nuit. Ces derniers peuvent être des départs tardifs de vols prévu en journée ou en soirée ou des départs ou arrivées anticipées le matin.

Art. 7quater.

1 Sans préjudice des créneaux déjà attribués pour la saison d'été IATA 2009, et à l'exception des mouvements exonérés, le coordonnateur de l'aéroport de Bruxelles-National n'attribue aucun créneau de décollage pendant les périodes suivantes :

1° la nuit de vendredi à samedi, entre 2 h et 6 h à partir de la saison d'été IATA 2009, et, à partir de la saison d'hiver IATA 2009-2010, entre 1 h et 5 h 59;

2° la nuit de samedi à dimanche entre 0 h et 5 h 59;

3° la nuit de dimanche à lundi entre 0 h et 5 h 59.

Comme pour le point précédent, il s'agit aussi de créneaux et non de mouvements. Il faudra alors tenir compte des mouvements exonérés de créneaux ainsi que des vols ayant obtenu un créneau de nuit ayant décollé en retard. Nous pourrions aussi y trouver des vols ayant un créneau de jour, soit des départs tardifs prévus en journée ou des départs anticipés le matin.

La modification de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, parue dans le moniteur du 29 décembre 2008 et adaptée par la loi du 17 juin 2009, instaure une infraction pénale pour la mauvaise utilisation des créneaux :

Art. 14bis. § 1er. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de mille à vingt mille euros, ou d'une de ces peines seulement :

1° tout exploitant d'aéronef qui aura effectué un décollage ou un atterrissage sur l'aéroport coordonné de Bruxelles-National sans posséder de créneau horaire;

2° tout exploitant d'aéronef qui aura effectué intentionnellement un décollage ou un atterrissage sur l'aéroport coordonné de Bruxelles-National entre 23 heures et 5 h 59 m, sans disposer d'un créneau horaire nocturne;

3° tout exploitant d'aéronef qui aura effectué intentionnellement et répétitivement un décollage ou un atterrissage sur l'aéroport coordonné de Bruxelles-National à un horaire significativement différent du créneau horaire qui lui a été attribué, au détriment des activités de l'aéroport ou du trafic aérien, ou qui aura effectué un décollage ou un atterrissage sur l'aéroport coordonné de Bruxelles-National d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution du créneau horaire, au détriment des activités de l'aéroport ou du trafic aérien.

§ 2. Le Roi peut adapter l'horaire de la période nocturne visée au § 1er, 2°.

Suivi des procédures de vol

Concernant le respect de la route de vol par l'équipage, la disposition pénale applicable est celle de l'article 21 de la Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui contreviendra aux dispositions réglementaires relatives aux feux

et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs.

Est puni d'une amende de cinq cents euros à cinq mille euros, la compagnie aérienne ou le commandant de l'aéronef qui ne respecte pas les routes de vol publiées dans la Publication d'informations aéronautiques (A.I.P.), qui lui sont assignées par les services de contrôle de la circulation aérienne.

Preferential Runway System

L'utilisation préférentielle des pistes telles que décrite à l'AIP EBBR AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS, 4 RUNWAY REGULATIONS ne fait pas partie des restrictions d'exploitation prises sous l'Arrêté royal du 25 septembre 2003.

4.2 PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM

4.2.1 RUNWAY CONFIGURATION SCHEME

		0500 to 1459	1500 to 2159	2200 to 0459
MON 0500 till	DEP	25R		25R / 19(1)
TUE 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
TUE 0500 till	DEP	25R		25R / 19(1)
WED 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
WED 0500 till	DEP	25R		25R / 19(1)
THU 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
THU 0500 till FRI	DEP	25R		25R / 19(1)
0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
FRI 0500 till SAT	DEP	25R		25R(3)
0459	ARR	25L / 25R		25R
SAT 0500 till SUN	DEP	25R	25R / 19(1)	25L(4)
0459	ARR	25L / 25R	25R / 25L(2)	25L
SUN 0500 till	DEP	25R / 19(1)	25R	19(4)
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 (EBBR 2.20, § 1).

(4) No airport slot will be allocated for take-off between 2300 and 0500 (EBBR 2.20, § 1).

Times of runway changeover are subject to flexibility in order to ensure transition in safe conditions. ATC will operate the changeover as close as possible from the indicated time, taking into account the traffic conditions.

4.2.2 WIND CRITERIA

In selecting the runway combination to be used, the following wind components shall be applied:

Runway-in-use: wind components are exceeded at:

	RWY 25L/R	RWY 19 (TKOF only)
Tailwind MAX	7kt	7kt
Crosswind MAX	20 kt	20 kt

	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

Note: (incl) means that the wind component threshold is exceeded when the component exceeds 3kts.

4.2.3 EXCEPTIONS

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

a. When the crosswind component exceeds 20 kt or more (gusts included).

- b. When the tailwind component exceeds 7 kt or more (gusts included).
 - c. When the runways are contaminated or when estimated surface friction is less than good.
 - d. When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
 - e. When pilots report excessive wind at higher altitudes resulting in go-arounds.
 - f. When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect approaching, arriving or departing traffic.
 - g. When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.
 - h. For landing, when the ceiling is lower than 1 500 m (500 ft) or the VIS is less than 1 900 m.
 - i. For departure, when the VIS is less than 1 900 m.
- Gust components are derived from the maximum 3 second average wind speed which occurred during the last 10 minutes (or a shorter period in case of a marked discontinuity).

4.2.4 DEFINITIONS

Following definitions (based upon JAR-OPS terminology) apply:

- A runway is considered **contaminated** when more than 25% of the runway surface area (whether in isolated areas or not) within the required length and width being used is covered by:
 - * surface water more than 3 mm deep, or by slush or loose snow, equivalent to more than 3 mm of water
 - * snow that has been compressed into a solid mass that resists further compression and will hold together or break into lumps if picked up (also referred to as "compacted snow"), or
 - * ice, including wet ice.
- **Estimated surface friction "good"** is a comparative value meaning that aircraft should not experience directional control or braking difficulties and that stopping is available within the scheduled distance, but that conditions are not as good as when landing on a clear, dry runway.

Le PRS est basé sur les éléments suivants :

Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation, notamment l'article 5 §1 ;

Art. 5. (§ 1.) Seront de même édictées par arrêté royal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation, aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires auxquels est soumise l'utilisation de ces domaines et services publics.

L'Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, et en particulier les articles 43 § 2 et 44 ;
Art. 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.

(En exécution des dispositions internationales en matière de sûreté dans les aérodromes et leurs dépendances, le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique fixe les prescriptions de sûreté en vigueur dans les aérodromes et leurs dépendances et les modalités de leur exécution. Le Ministre susmentionné désigne les fonctionnaires de l'administration de l'aéronautique qui veillent au respect de ces prescriptions. Ils ont accès aux lieux où ces prescriptions sont en vigueur.)

...

Art. 44. Aucune modification ne peut être apportée à un aérodrome sans que le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué en ait été informé au préalable. Le Ministre ou son délégué peut, à cette occasion, modifier les conditions d'utilisation de l'aérodrome.

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.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

L'aéroport de Bruxelles-National constitue un pôle important de développement économique et social. Soucieux que ce développement puisse se faire de façon durable, dans le respect des riverains concerné. La création d'une autorité indépendante de contrôle assurera la transparence et la neutralité du contrôle des dispositions

légales existantes.

L'Autorité est constituée au sein du Service Public Fédéral Mobilité et Transports un établissement public doté de la personnalité juridique, dénommé « Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National ». L'Autorité relève du Ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions. Le siège de l'Autorité est établi dans l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale. Ses compétences recouvrent les pouvoirs liés aux questions relatives au bruit et aux nuisances sonores aux alentours de l'aéroport.

Sur la base de l'article 38 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les Inspecteurs (revêtus de la qualité d'officier de police judiciaire avec le mandat « environnement ») de l'Autorité constatent par des procès-verbaux les infractions au respect des restrictions d'exploitation et des procédures de vol en vigueur à l'aéroport.

L'autorité est compétente, aux alentours de Bruxelles - National, pour les matières suivantes:

- dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs ou certaines activités;
- jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores aéroportuaires.
- formuler des avis ou recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit aux abords de l'aéroport et à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et de leur impact sur l'environnement.
- alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires;
- réaliser ou faire réaliser des expertises en matière de mesure du bruit aux abords de l'aéroport;
- à la demande du Gouvernement, émettre un avis sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit, ainsi que toute autre question lui étant soumise;
- donner son avis sur toute question relative aux nuisances sonores aéroportuaires que lui soumet une autorité de médiation aéroportuaire;

En outre, l'organe transmet son rapport annuel d'activités au Gouvernement et aux éventuels comités Interministériels dans le cadre d'un Accord de Coopération.

Justification de cette dépense :

610xxx :

- frais de traduction:

Cette somme est destinée à couvrir les frais de traduction, tant en ce qui concerne les documents entrant que ceux amenés à être transmis aux instances externes. Les rapports sont publiés dans les deux langues nationales.

- Assistance technique, études, contrats appui externe:

Cette somme est destinée au paiement d'un support technique lors des contrôles des nuisances sonores.

611xxx :

- Habillement:

Pour effectuer leur tâches sur le terrain, les agents ont besoin de vêtements spécifiques comme des gilets fluorescent ou des protections comme des bouchons d'oreilles, des vestes...

Plus précisément, cette somme est destinée à l'achat de biens visant à assurer la protection individuelle des intervenants sur le

terrain. Les achats couvrent les vêtements de protection, chaussures, casque, gants, masque, ...
Le renouvellement de l'équipement doit être envisagé à court terme étant donné les risques de détérioration prématurés et la composition des équipements spéciaux.

- Catering :

Pour l'organisation de réunions internes (cafés, en-cas...) avec ou sans invités externes.

- participation à des séminaires:

Les agents et les experts au sein de l'organe de contrôle peuvent être amenés à devoir participer à des séminaires couvrant des sujets sur lesquels ils sont amenés à enquêter ou à émettre des avis.

- formations professionnelles:

Cette somme est destinée à assurer la formation des membres du personnel de l'organe de contrôle.
La formation du personnel doit suivre l'évolution des technologies, des réglementations et directives européennes afin de rester crédible. En fonction, des personnes qui auront pu être engagées, le besoin de formation pourra varier d'un agent/expert à l'autre.

- missions à l'étranger:

Il s'agit des crédits pour le remboursement:

- des cartes de service et des frais de transport
- des indemnités kilométriques
- des frais de parcours et de séjour
- des frais pour les missions à l'étranger
- des frais de connexion à l'internet dans le cadre du télétravail
- des frais de déplacement dans le cadre d'une expertise médicale suite à un accident de travail

612xxx :

- frais d'occupation de locaux:

Si l'on compare avec le Service de Régulation du Transports ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National qui compte 10 agents, on peut estimer à 30.000€ de coûts pour les frais d'occupation et de charges au Finance Tower. Ces frais comprennent les diverses taxes, électricité, assurances, eau...

613xxx :

- Fournitures, papier, impressions:

Afin de correctement travailler et de délivrer ses rapports, l'organe devra disposer suffisamment de fournitures de bureaux et de matériel d'impression. En effet, cette somme est destinée à couvrir les frais de préparation, rédaction et publication du rapport annuel de l'organe de contrôle.

- GSM, tél., internet:

Les agents pouvant être amenés à travailler en externe, ils doivent être joignables et pouvoir se joindre. Aussi, ils pourront être amenés à joindre des pilotes qui se trouvent dans d'autres pays, ce qui implique l'utilisation du roaming.

- ouvrages, publications, journaux:

Afin de se tenir au courant de la législation et de la connaissance technique, les agents devront pouvoir se fournir en documentation spécifiques.

Cette somme est destinée à l'achat d'ouvrages sur le monde aérien et son évolution, l'achat de normes, de publications, de journaux, à la souscription d'abonnements spécialisés, traitant spécifiquement des nuisances sonores.

614xxx :

- Diesel:

Cette somme est destinée à couvrir les frais de carburant des véhicules utilisés par les membres de l'organe de contrôle.
Ceci correspond à la consommation de ces 2 véhicules.

616xxx :

- Dépenses diverses/imprévues:

Cette somme est destinée à couvrir diverses dépenses, à savoir : les achats de produits désinfectants, les frais de développement des films, les frais de catering supplémentaires ainsi que les frais de participation aux séminaires spécifiques prévus pour la formation du personnel de l'organe de contrôle.... ou simplement des imprévus.

- entretien voitures:

Sur base de la situation au sein de la DGTA, nous estimons que les voitures doivent être entretenues. Cette somme est destinée à couvrir les frais de nettoyage, de réparation et d'entretien des véhicules utilisés par l'organe de contrôle en 2016.

- assurances:

Cette somme est destinée à couvrir les frais d'assurance à l'étranger pour couvrir les véhicules et les conducteurs ainsi que la taxe de mise en circulation des véhicules neufs.

- GSM, tél., internet:

Les agents pouvant être amenés à travailler en externe, ils doivent être joignables et pouvoir se joindre. Aussi, ils pourront être amenés à joindre des pilotes qui se trouvent dans d'autres pays, ce qui implique l'utilisation du roaming.

- Appareils photos /GPS/cameras:

Cette somme est destinée à couvrir les achats de petit et gros matériel. Les achats visés dans cette rubrique sont : appareils photos, GPS, cameras liés à l'activité de l'organe de contrôle des nuisances sonores.

Méthode de calcul de la dépense :

610xxx : 48 000EUR

- frais de traduction: 3 000 EUR

Comme l'indique la facture en annexe, un montant de 3.000€ permettra de traduire 5 rapports.

- Assistance technique, études, contrats appui externe: 45 000 EUR

Sur base des différentes études externes réalisées pour la DGTA, nous estimons ce budget à 45 000 EUR

611xxx : 78 000 EUR

- Habillement: 2 000 EUR

Pour effectuer leur tâches sur le terrain, les agents ont besoin de vêtements spécifiques comme des gilets fluorescent ou des protections comme des bouchons d'oreilles, des vestes...

A la DGTA, il y a environ 10 personnes qui ont besoin d'un tel habillement. Cela coûte environ 2000€ par an.

- Catering : 1 000 EUR

Pour l'organisation de réunions internes (boissons, en-cas...)

Il y a environ 5 000 EUR/an qui sont prévus pour ces réunions à la DGTA. 1 000 EUR nous semblent donc être suffisants pour les agents de l'organe de contrôle + quelques invités externes.

- participations à des séminaires: 8 000 EUR

Le prix de participation à un séminaire pouvant atteindre 500 EUR/personnes et sachant qu'il faut parfois inscrire deux personnes, il faut prévoir environ 10 000 EUR pour les 8 agents.

- formations professionnelles: 22 000 EUR

Il y a une trentaine de personnes au sein de la DGTA qui participent à des formations spécifiques pour un budget d'environ 80 000 EUR. Nous pouvons donc prévoir 22 000 EUR pour la formation des 8 agents.

- missions à l'étranger: 45 000 EUR

Les missions externes de la DGTA totalisent un budget d'environ 280 000 EUR pour une cinquantaine de personnes. Considérant que 8 personnes pourraient effectuer de telles missions au sein de l'organe de contrôle, nous estimons un budget de 45 000 EUR.

612xxx :30 000 EUR

- frais d'occupation de locaux: 30 000 EUR

Si l'on compare avec le Service de Régulation des Transports ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National qui compte 10 agents, on peut estimer à 30 000 EUR de coûts pour les frais d'occupation et de charges au Finance Tower. Ces frais comprennent les diverses taxes, électricité, assurances, eau...

613xxx :19 000 EUR

- Fournitures, papier, impressions: 5 000 EUR

Afin de correctement travailler pour délivrer ses rapports, l'organe devra disposer de suffisamment de fournitures de bureaux et de matériel d'impression.

LA communication interne de la DGTA avoisinaient les 5 000 EUR par an en 2014.

- GSM, tél., internet: 12 000 EUR

Les communications pouvant se faire souvent à l'international (roaming), nous estimons le coût à partir d'un abonnement international à 120 EUR par mois (transatel mobile) pour 8 agents.

$120 * 12 * 8 = 11\,520 \rightarrow 12\,000 \text{ EUR}$

1^{er} année : 12 000

2^e année : 12 000

- ouvrages, publications, journaux: 2 000 EUR

Afin de se tenir au courant de la législation et de la connaissance technique, les agents devront pouvoir se fournir en documentation spécifique.

Il y a environ 15 000 EUR/an qui sont prévus pour les revues à la DGTA. 2 000 EUR nous semblent donc être suffisants pour les 8 agents de l'organe de contrôle qui en auront l'usage.

614xxx : 6 000 EUR

- Diesel: 6 000 EUR

Pour chacun des 2 véhicules : 50-60 EUR par plein, 1 plein par semaine, 45 semaines par an.

$\rightarrow 50 * 1 * 45 * 2 = 4\,500$

Prévoyons une marge en cas de hausse des prix de l'essence.

616xxx :59 000 EUR

- Dépenses diverses/ imprévues: 50 000 EUR

+/- 5% du budget total.

- GSM, tél., internet: 2 000 EUR

Les agents pouvant être amenés à travailler en externe, ils doivent être joignables.

Il faut prévoir l'achat de GSM pour la première année (+/- 250 EUR pour un smartphone) en plus des factures de communication

$\rightarrow 8 * 250 = 2\,000 \text{ EUR}$.

- Photos/GPS/caméras: **1 000 EUR**

Estimation faite pour 5 appareils à 200 EUR pièce

- assurances: **3 000 EUR**

Prix de 2 assurances omnium par an chez ethias.

- entretien voitures: **3 000 EUR**

Sur base de la situation au sein de la DGTA, nous estimons que les voitures doivent être entretenues.
En 2013, l'entretien des 16 véhicules de la DGTA a coûté +/- 24 000 EUR → 24/8 =3

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2017 et le montant reçu en 2016 :

Les dépenses ont été revues sur la base du travail d'analyse effectué par le Service Environnement de la DGTA avec 4 sociétés spécialisées dans le développement de programmes de suivi des nuisances sonores. Ce travail d'analyse des options d'optimisation de supervision et contrôle des nuisances sonores a permis de mieux définir les coûts de développement et de maintenance des programmes adaptés.

Gender Impact

Note genre – catégorie 2 (si nécessaire):

A préparer si << actions visant à réaliser l'égalité entre les femmes et les hommes.>>

Commentaire Genre – Catégorie 3 (si nécessaire):

A remplir si :<< actions concernant une politique publique qui présente une dimension de genre >>

Justification de l'évolution des prévisions pluriannuelles :

Tous les postes de dépenses sont à prévoir sur plusieurs années à l'exception du matériel de surveillance/protection, des ordinateurs, du mobilier de bureau, des voitures et des gps/gsm/sonomètres et du développement des programmes d'analyses de vol qui doivent être investis au départ.

Annexes : 0