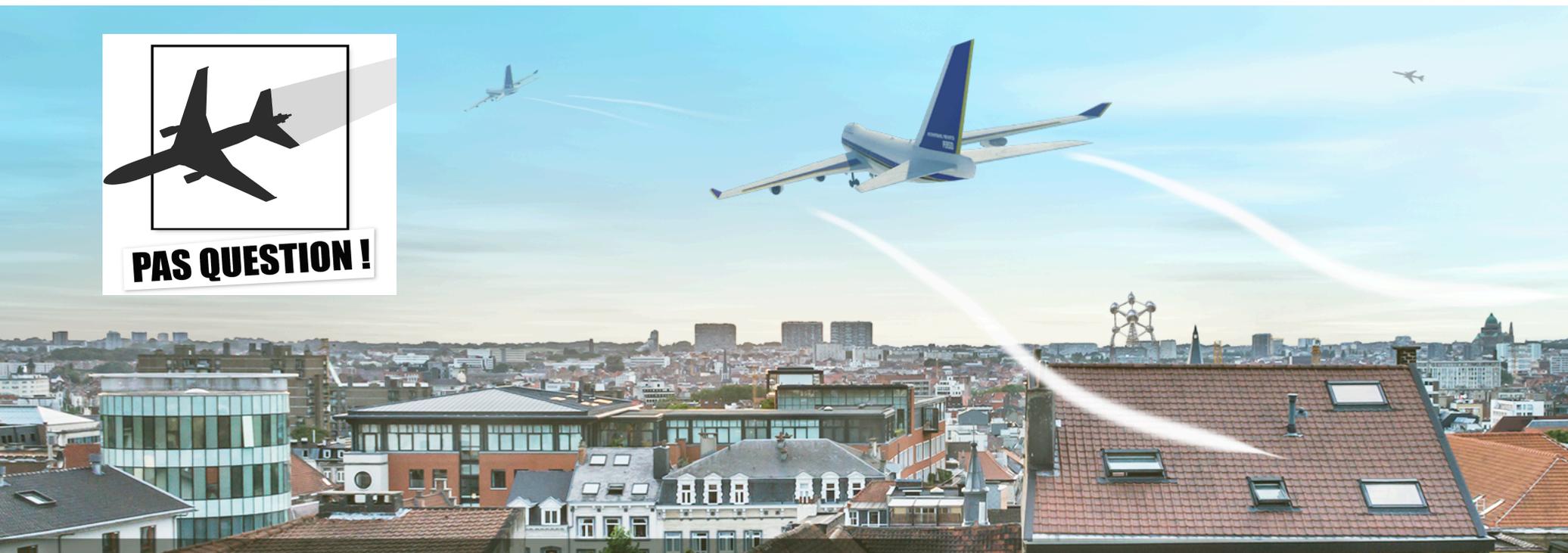


Plan Durable pour Brussels Airport



Mouvement citoyen Pas Question

13 Octobre 2015

Le plan durable doit être basé sur des principes clairs

Principe 1: Respect des « best practices » internationales

- Réduction des nuisances nocturnes pour respect normes de santé (OMS)
- Evitement du survol des zones densément peuplées (OACI), qui permet ensuite l'indemnisation (Approche équilibrée)

Principe 2 : Respect de la loi

- Respect des normes de bruit de la RBC
- Respect des directives et règlements européens (Plan d'action bruit, Approche équilibrée)

Principe 3: Développement durable de l'activité économique

Agenda

Analyse de la situation actuelle

Proposition de Plan durable

Conclusions

Méthodologie: les nuisances aériennes ont été évaluées selon 2 dimensions

1. Le nombre de personnes impactées par les nuisances aériennes:

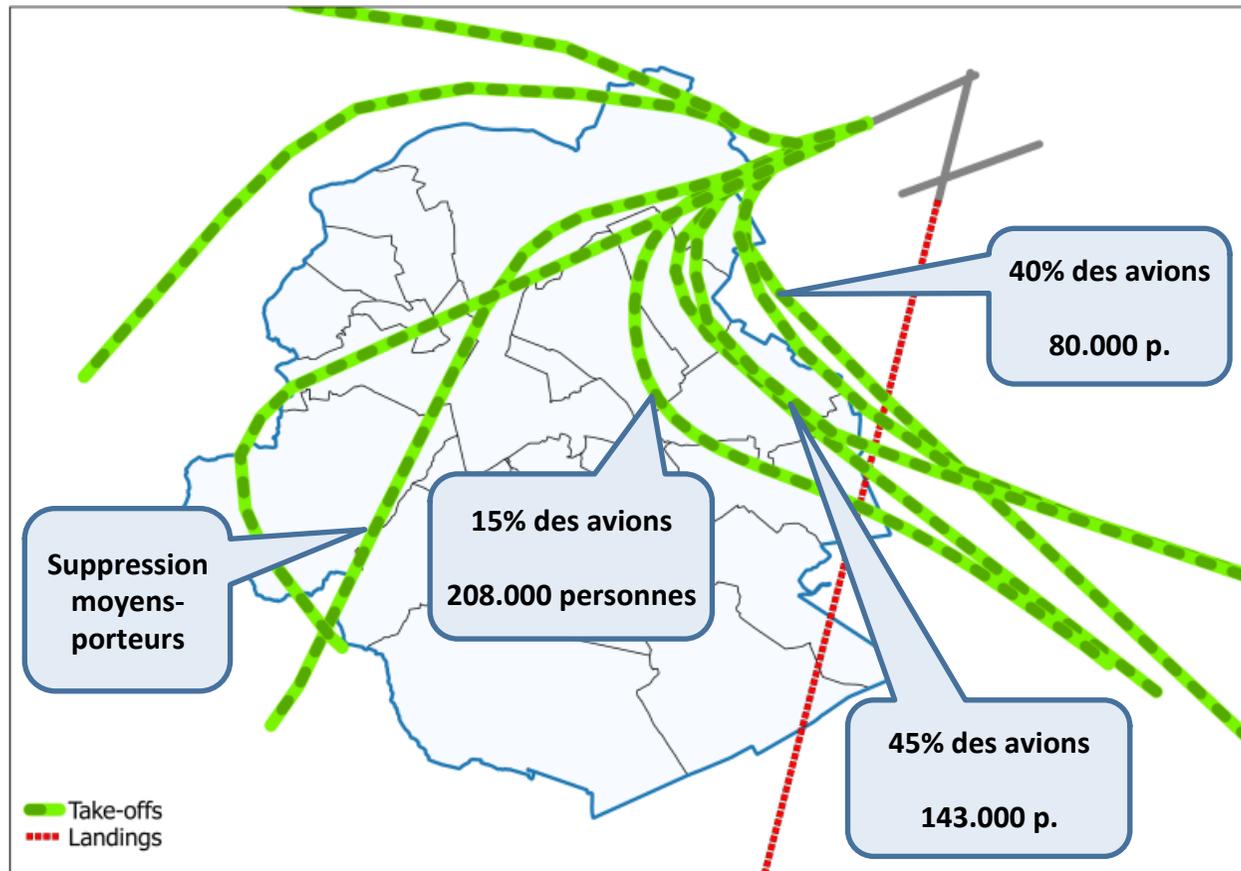
- **20 KM de survol⁽¹⁾ – 1 KM de part et d'autre de l'axe de la route**
- **Formule conservatrice, car les nuisances vont au-delà d'1 KM de l'axe des routes**

2. Le volume de nuisances causées par les routes aériennes:

- **Nombre de personnes impactées par route multiplié par le nombre de vols / an** (pondérée par la distance des personnes survolées par rapport à l'aéroport: 100% de la nuisance entre 0 et 4 km, 80% entre 4 km et 8 km, 60% entre 8km et 12 km, 40% entre 12 km et 16 km et 20% entre 16km et 20 km)
- **Formule neutre, car ne favorise ni la concentration, ni la dispersion des vols**

(1) A noter qu'après 20 km de vol au décollage, les avions sont à une altitude supérieure à 6.000 pieds et que, s'il y a nuisance, elle est nettement moindre qu'en début de vol.

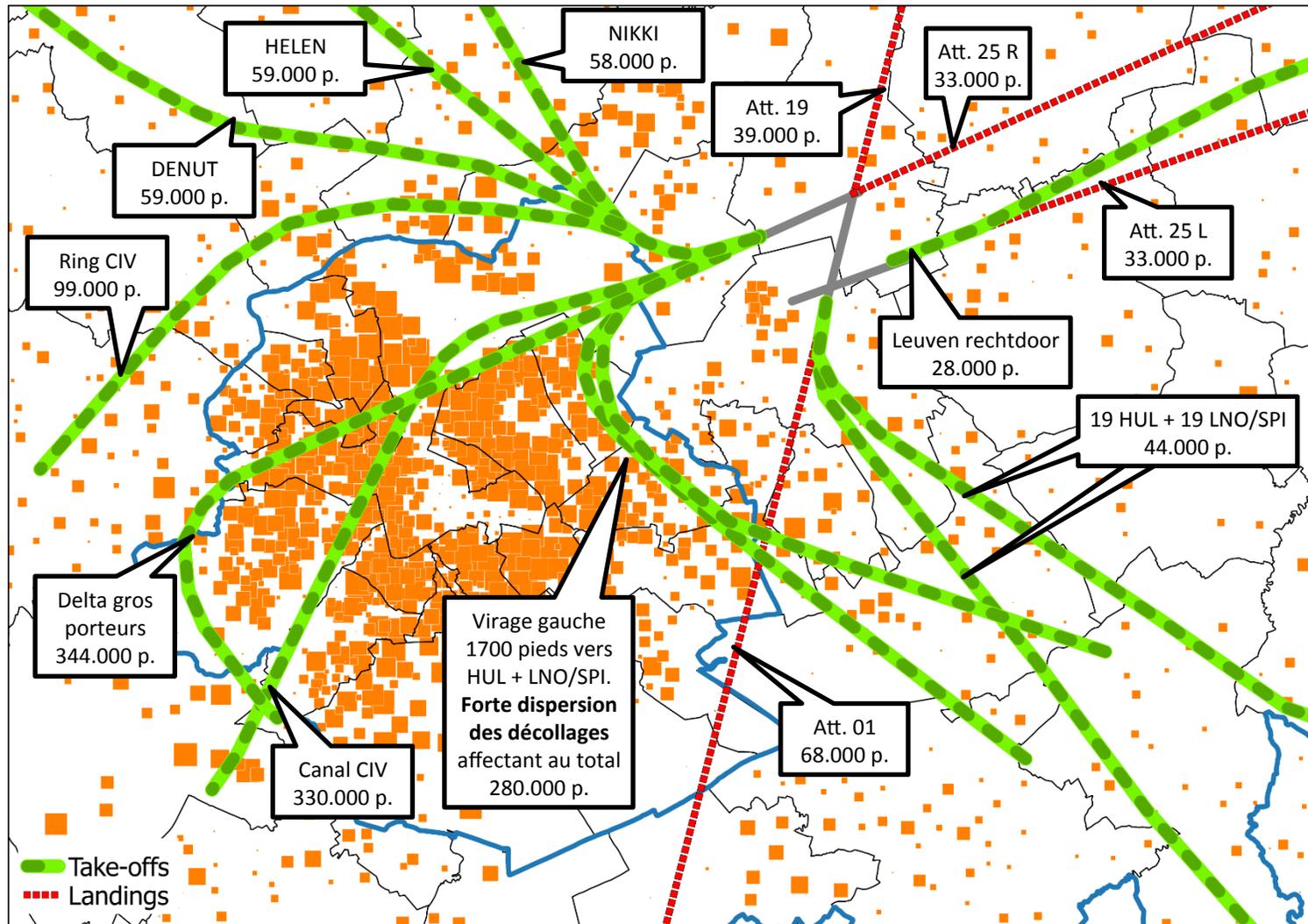
Préambule: la hausse du trafic depuis 2013 a neutralisé partiellement les effets positifs du moratoire (avril 2015) dans l'Est de la RBC



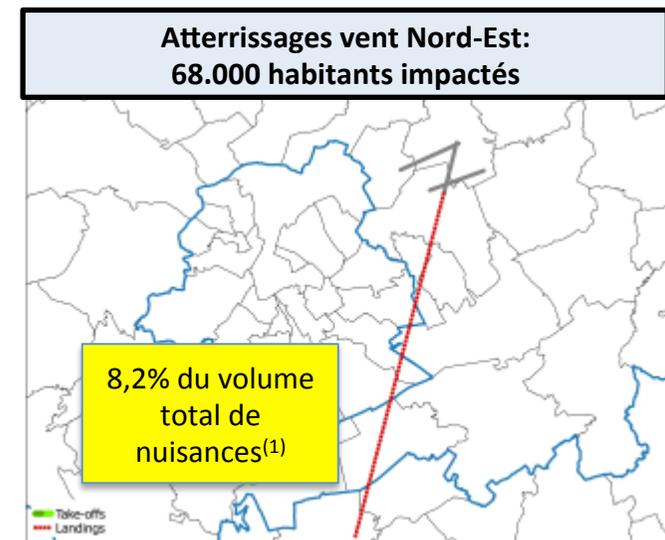
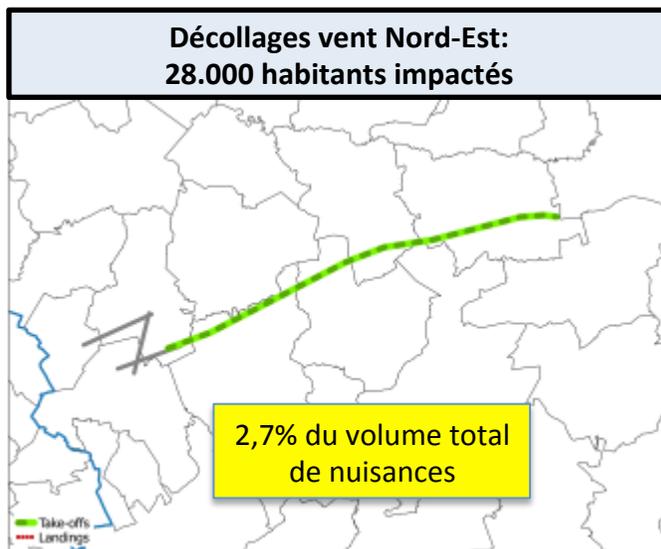
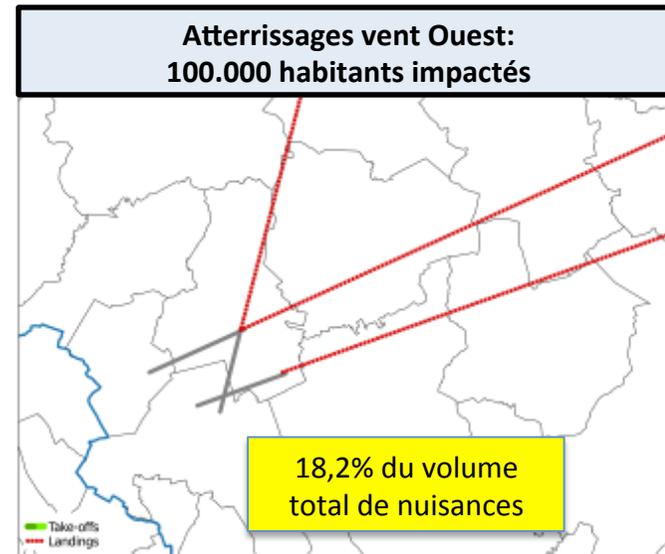
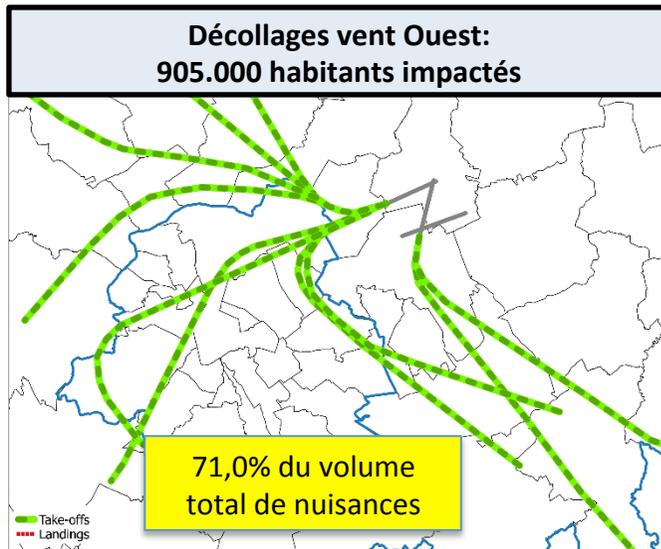
CAUSES DU PROBLEME

1. Augmentation des vols charter vers Sud & vols moyens-porteurs vers Asie / Moyen-orient
2. Non-respect des procédures par les compagnies aériennes
3. Seuil de tolérance au bruit a diminué

Plus de 1 million de personnes sont actuellement affectées par les nuisances (décollages et atterrissages) de Brussels Airport

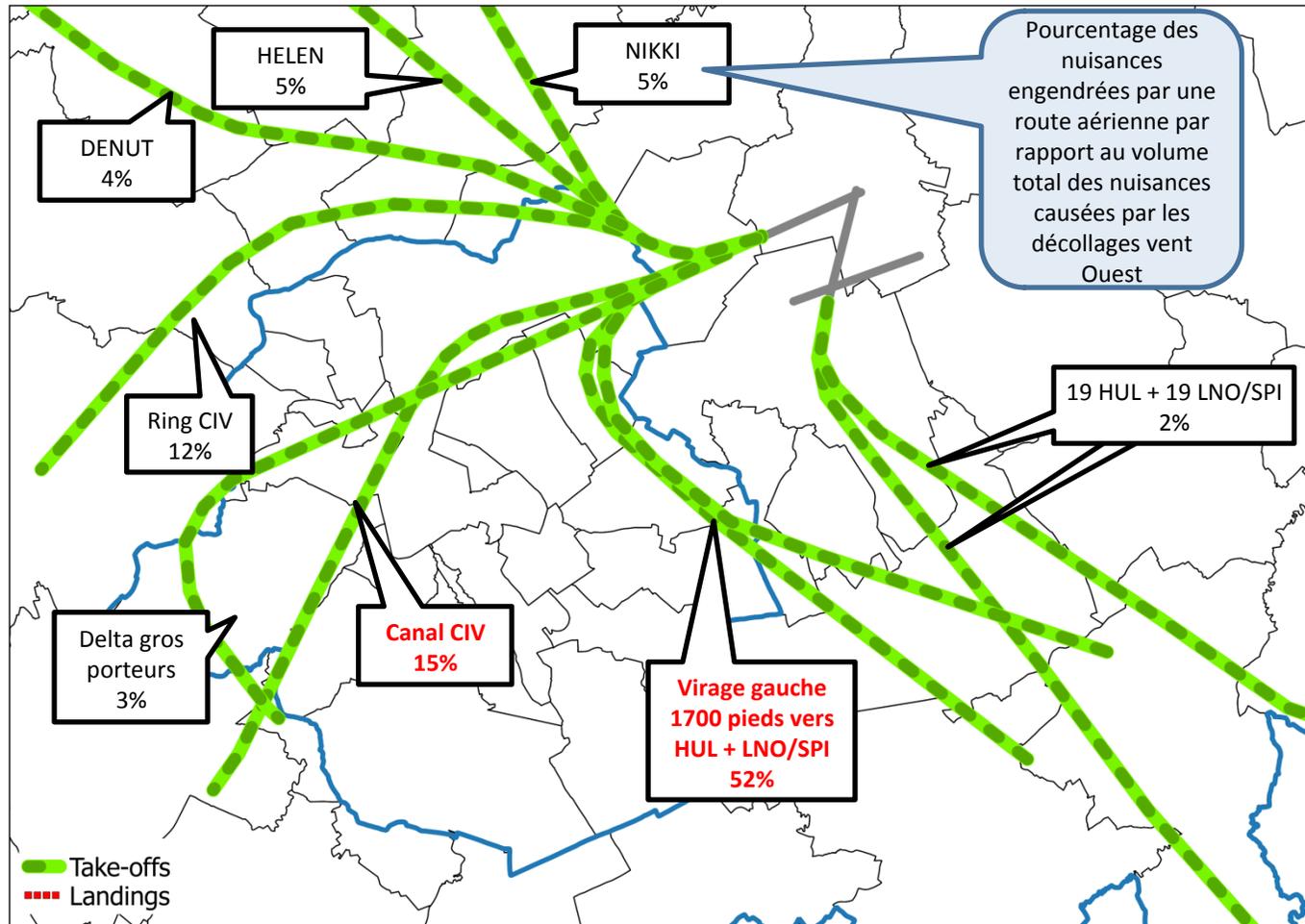


2 configurations en fonction des vents: Ouest (85%) – Est (15%)



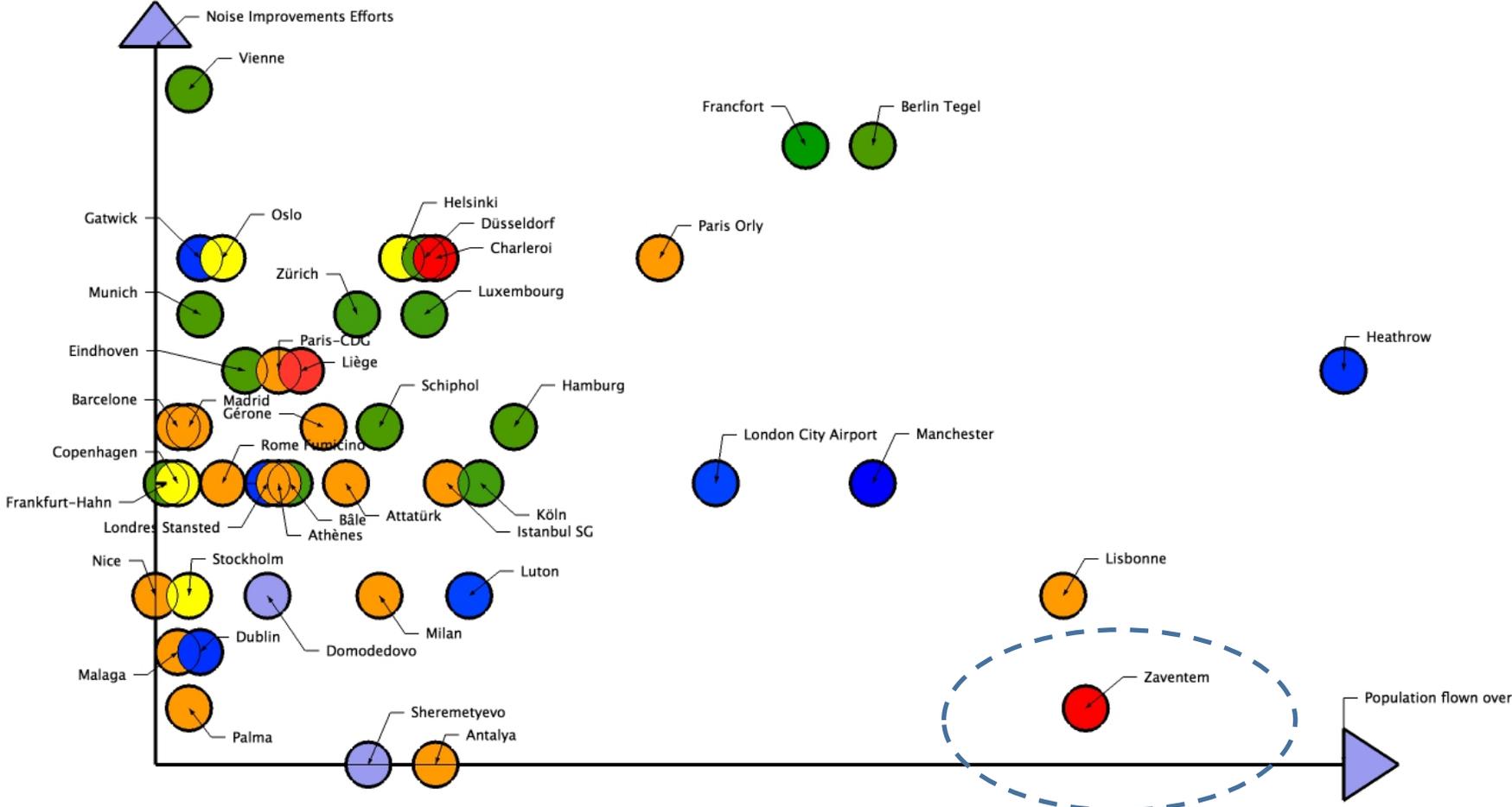
(1) A noter que proportionnellement au nombre d'atterrissages par an, le volume de nuisances est nettement plus important pour les atterrissages en configuration NE qu'en configuration Ouest, car la densité de population est grande près du seuil de la piste 01 (WSP, Kraainem, Wezembeek).

Zoom sur les décollages en configuration Ouest: 52% du volume de nuisances sur le virage à gauche 1.700 pieds (1)



(1) Dont nous avons vu sur le slide « Préambule » que ce virage impacte 280.000 personnes, et dont au moins 15% des vols, les plus bruyants, pénètre plus profondément dans les zones denses de la RBC que ne l'indique le tracé médian illustré ici.

Benchmarking: Brussels Airport est le plus mauvais élève en Europe en terme de gestion des nuisances



Source: Benchmarking 51 Key European airports, Cœur-Europe, 2014.

Agenda

Analyse de la situation actuelle

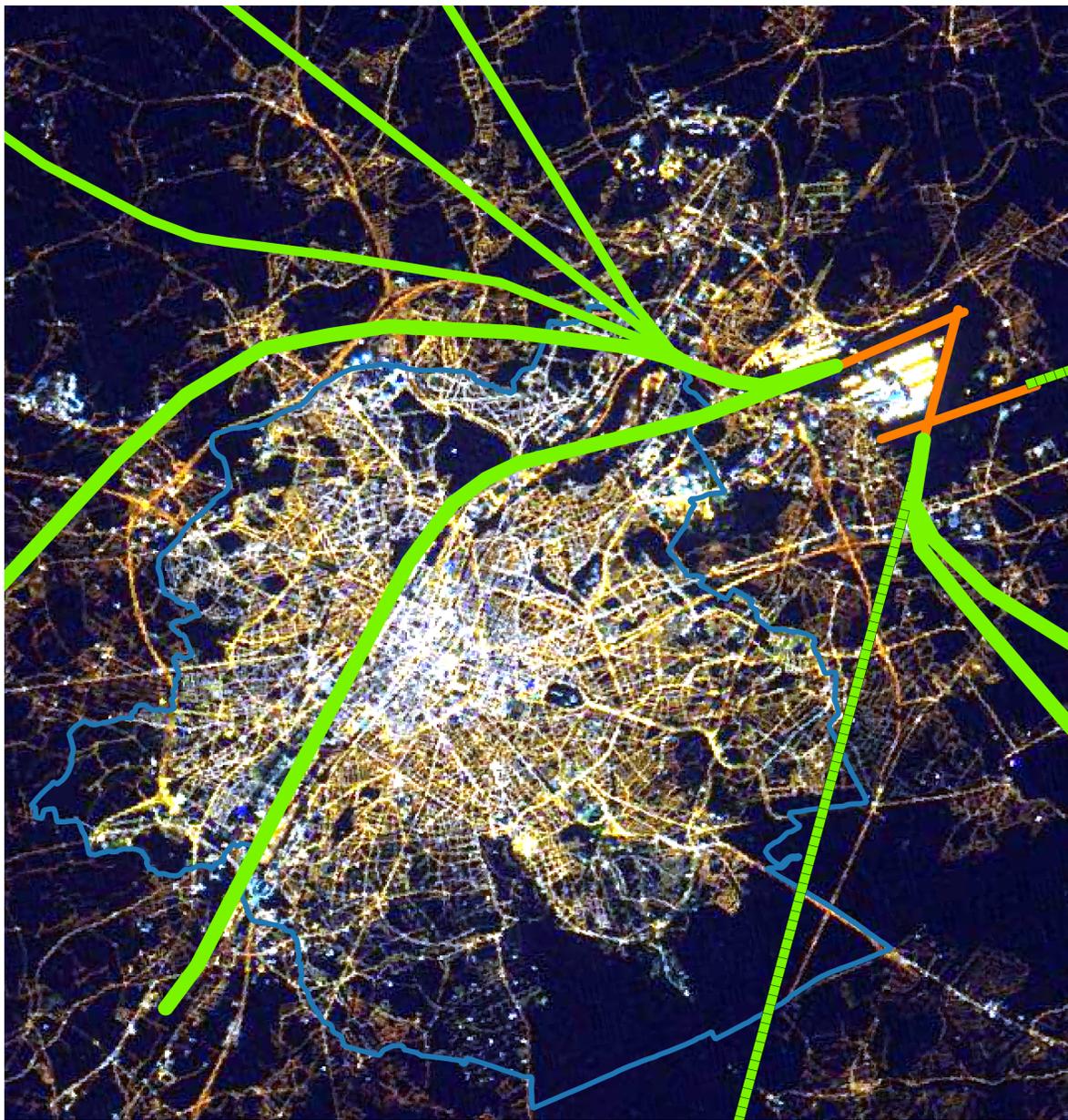
Proposition de plan durable

Adaptation des activités nocturnes

Optimisation de la configuration Est / Nord-Est

Optimisation de la configuration Ouest

Conclusions



- **Vols de nuit autorisés depuis 1988**
- **Depuis 2008, quota de 16.000 vols de nuit par an (entre 23h00 et 06h00)**
- **Ces vols sont un scandale de santé publique**
- **DHL veut augmenter sa capacité à Bruxelles**

Un accord de toutes les associations existe sur 2 mesures fortes de réduction des activités nocturnes

- **2 mesures simples et légitimes :**
 - **Mesure 1: Modification des horaires d'exploitation de jour pour supprimer les vols entre 06h00-07h00 et entre 22h00-23h00** (sauf exception pour les atterrissages entre 22h00 et 23h00 pour le retour des avions des compagnies basées à Bxl). Coût économique marginal (transfert des vols sur plage horaire de jour / optimisation des rotations journalières)
 - **Mesure 2: suppression à terme des vols de nuit (23h00 – 06h00), via la diminution progressive des quotas de décollages (5.000/an) et d'atterrissages (11.000/an).** Coût économique pour DHL. Doit se concevoir dans le cadre de la mise en place d'une politique aéroportuaire nationale.
- **Mesures de santé publique, qui soulageraient l'ensemble des personnes impactées par les activités de Brussels Airport**
- **Urgence à agir: 13 juin 2016 EEV Règlement EU 598/2014 qui bloquera les restrictions d'exploitation**

Agenda

Analyse de la situation actuelle

Proposition de plan durable

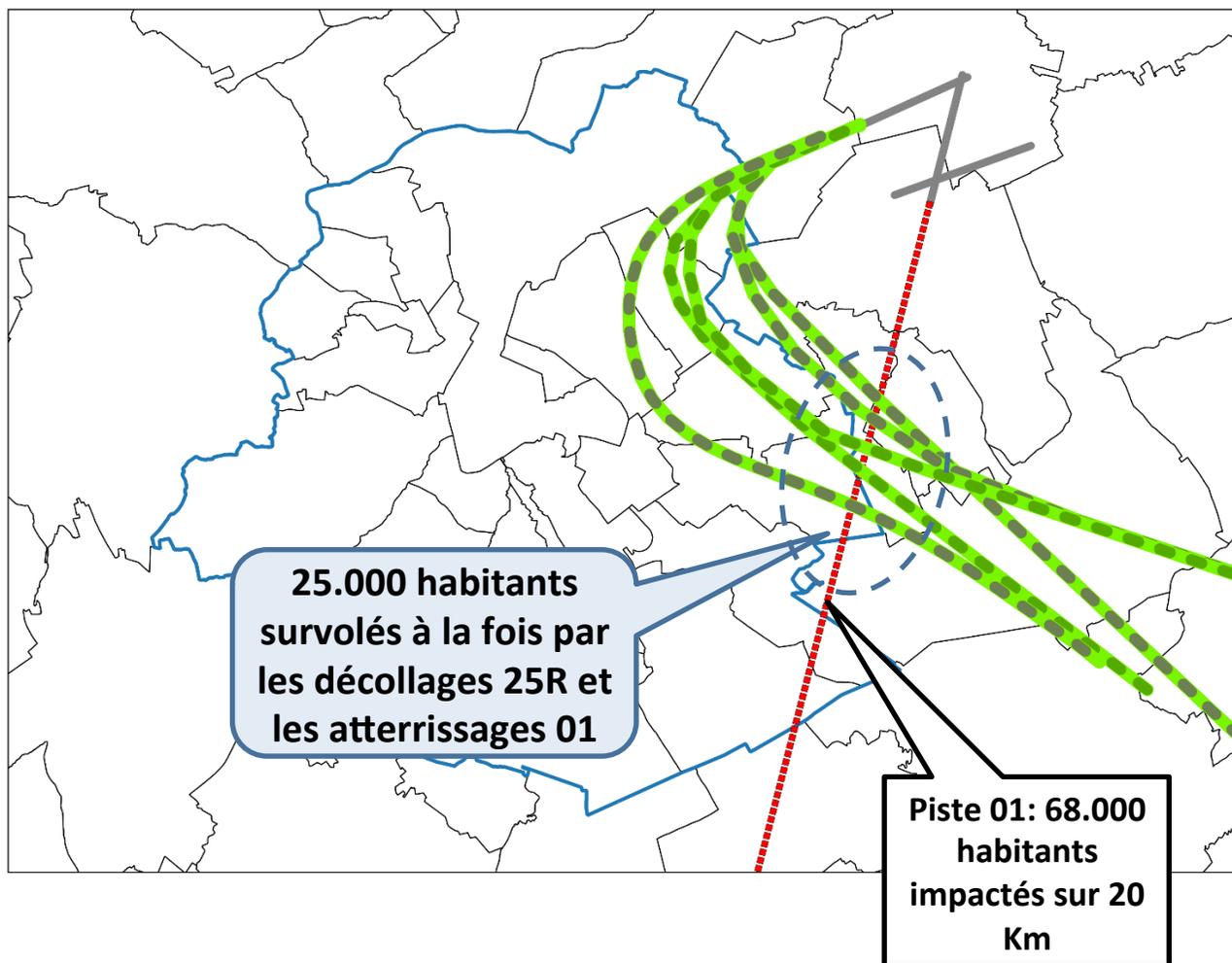
Adaptation des activités nocturnes

Optimisation de la configuration Est / Nord-Est

Optimisation de la configuration Ouest

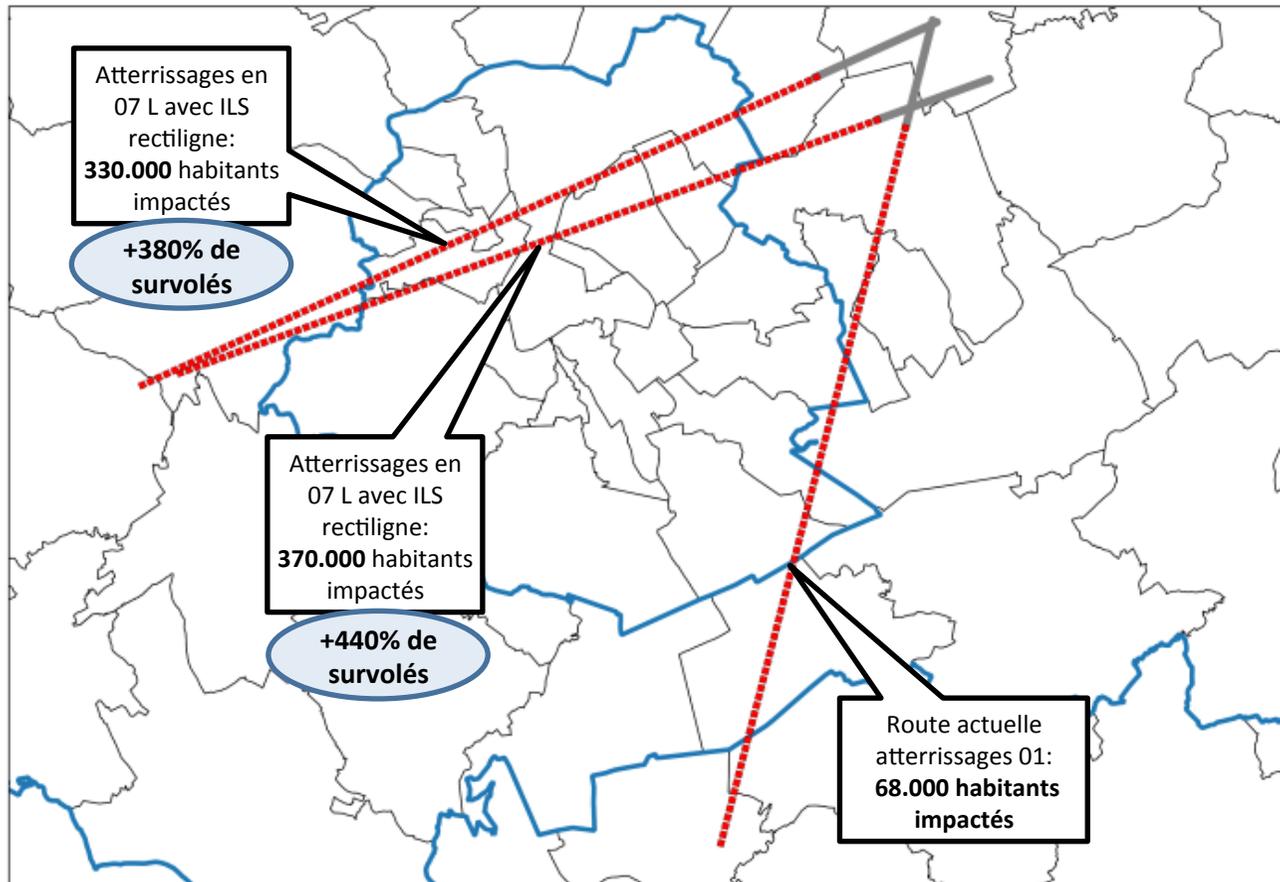
Conclusions

Piste 01: un réel problème pour 68.000 personnes ⁽¹⁾, dont 25.000 subissent aussi les décollages du virage à gauche en configuration Ouest



(1) A noter que le tracé actuel des atterrissages en piste 01 impacte aussi des zones densément peuplées à Waterloo, et en particulier depuis la suppression d'une procédure dite « Shortcut » depuis 2013. La solution doit aussi adresser cette problématique.

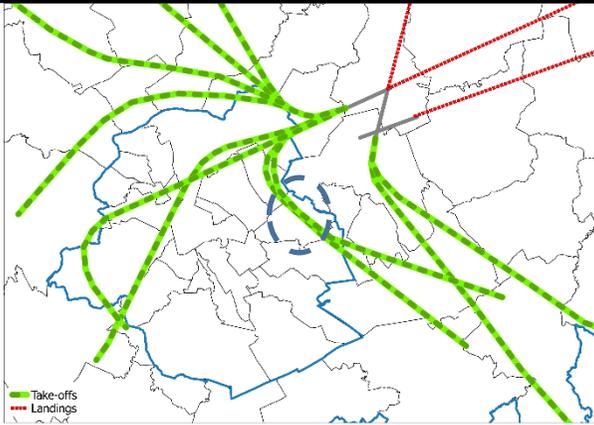
Contrainte 1: les pistes 07 L et R ne sont pas des alternatives acceptables aux atterrissages en piste 01 vu la densité de population



Contrainte 2: moins d'atterrissages en 01 implique mécaniquement un élargissement du virage à gauche au-dessus de Bruxelles

1

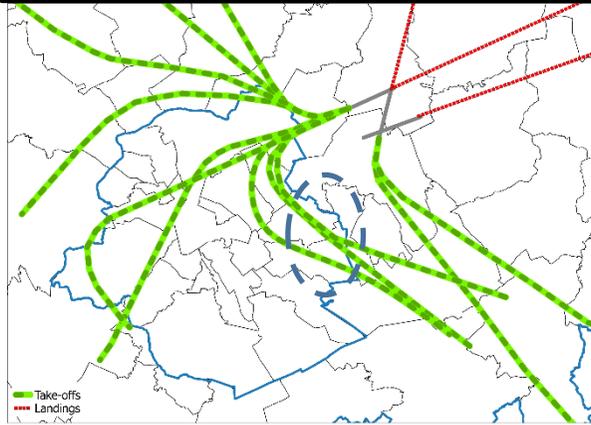
Vent d'Ouest / Sud-Ouest



- Virages à gauche assez serrés

2

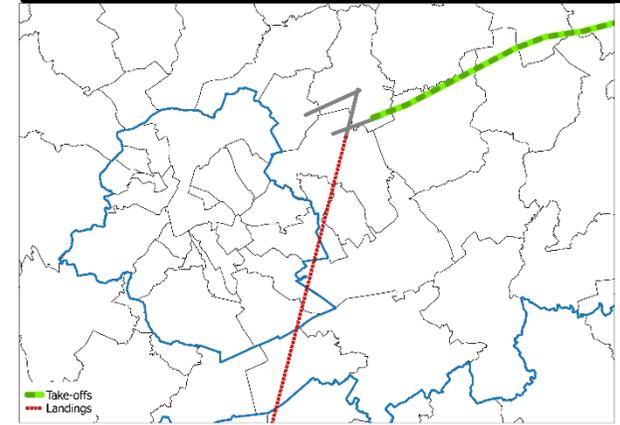
Vent E / NE intermédiaire



- Plus le vent E / NE est fort, plus le virage à gauche est large et pénètre dans la ville

3

Vent E / NE fort



- Passage en configuration Est dès 7 noeuds de vent arrière en 25R

3 mesures pour réduire les nuisances de la piste 01

Première mesure: Application stricte des normes de vent par Belgocontrol, pour diminuer l'usage de la configuration E / NE au minimum nécessaire.

Remarque: Implique donc en parallèle des mesures pour gérer les conséquences négatives (élargissement du virage à gauche 25R 1.700 pieds).

Deuxième mesure: Limitation des atterrissages de nuit

- **Belgocontrol doit effectuer les transitions de pistes quand le vent le permet**
- **A terme, suppression complète des vols de nuit**

Troisième mesure: Optimisation du tracé d'approche pour éviter la boucle au dessus de Bruxelles et la concentration à Waterloo

- **Restauration de l'ancien tracé d'approche via Ittre**
- **Interception de l'ILS à une altitude plus élevée (4.000 pieds vs. 2.400)**

Agenda

Analyse de la situation actuelle

Proposition de plan durable

Adaptation des activités nocturnes

Optimisation de la configuration Est – Nord-Est

Optimisation de la configuration Ouest

Conclusions

L'optimisation de la configuration Ouest poursuit 3 objectifs

- **Premier objectif: Minimisation du nombre de personnes survolées et du volume de nuisances pour les décollages vers l'Est et le Sud-Est (balises de Huldenberg (HUL), LNO et SPI)**
- **Deuxième objectif: Minimisation du nombre de personnes survolées et du volume de nuisances pour les décollages vers le Sud-Ouest (balise de Chièvres (CIV))**
- **Troisième objectif: Suppression des routes Canal et Delta qui impactent chacune plus de 330.000 personnes**

Agenda

Analyse de la situation actuelle

Proposition de plan durable

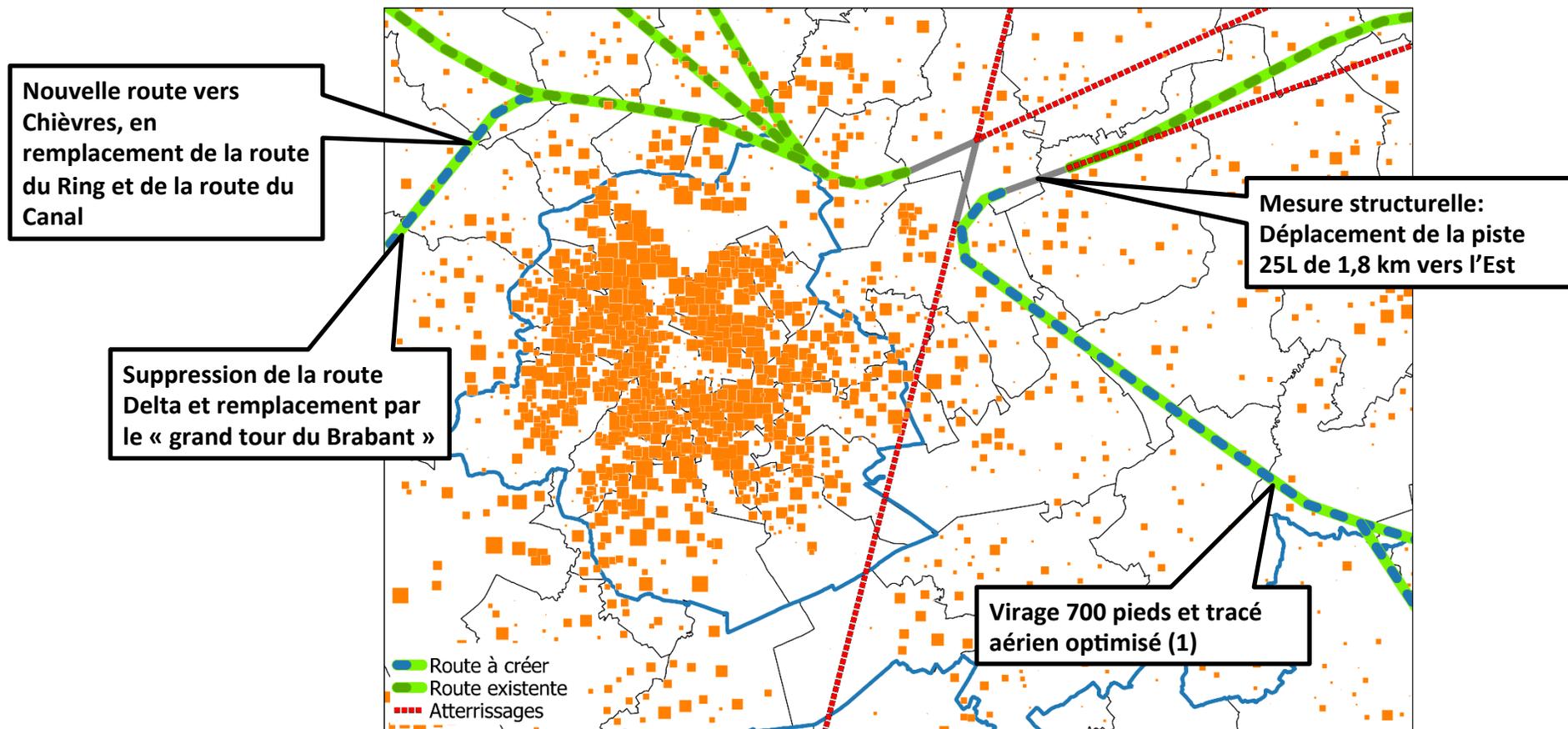
Adaptation des activités nocturnes

Optimisation de la configuration Est

Optimisation de la configuration Ouest – Plan définitif

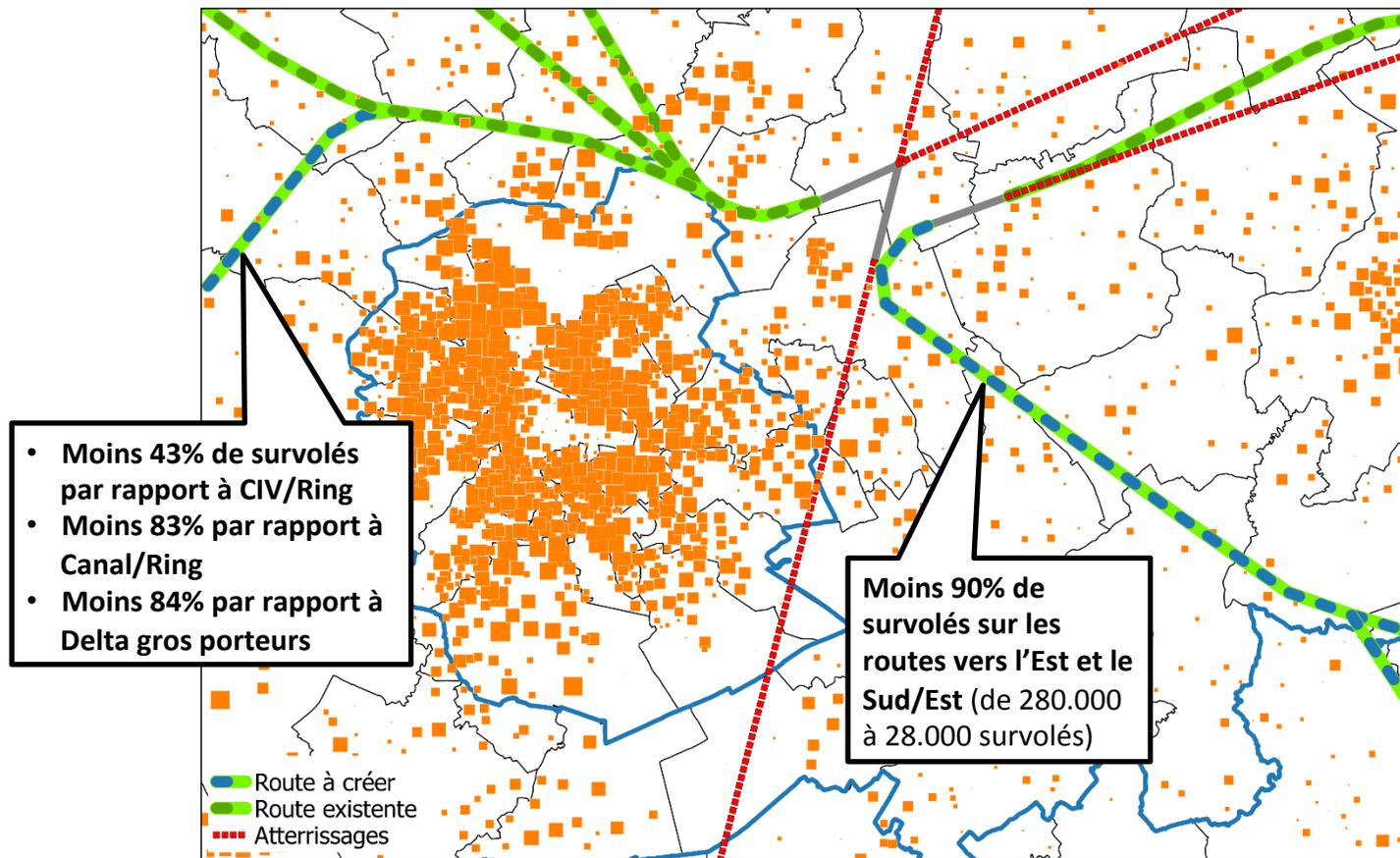
Conclusions

Le Plan définitif repose sur le déplacement vers l'Est de la piste 25L et la redéfinition de routes aériennes



(1) Route aérienne non plus en direction de la balise de Huldenberg (HUL) mais de points situés plus au Nord, de manière à éviter au maximum les zones denses de l'Oostrand (Kraainem, WO, Tervuren).

Avec le Plan définitif, le nombre total de victimes des nuisances aériennes est réduit de 72%

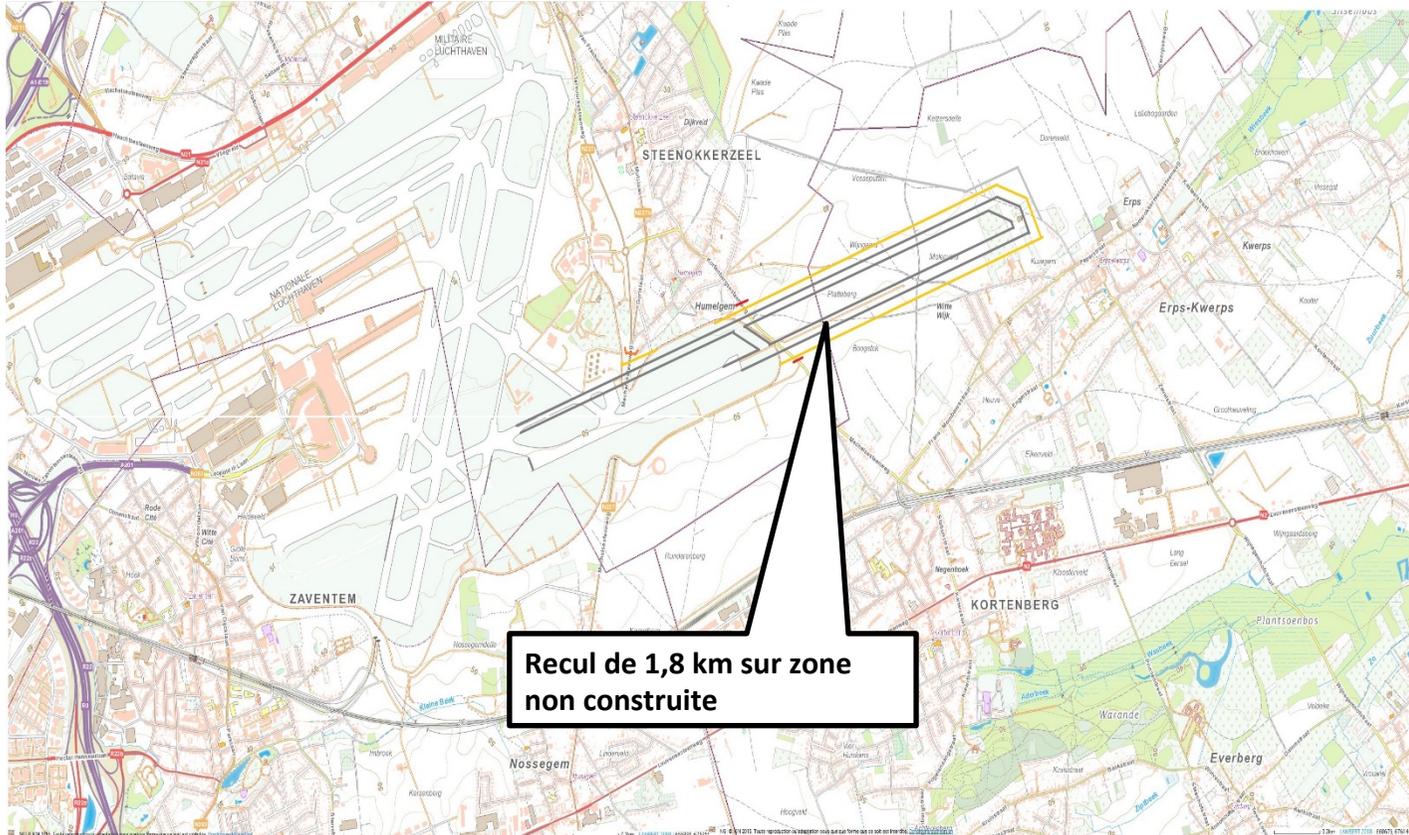


- Moins 72% de survolés au total (de 1 million à 280.000)
- Moins 57% de volume de nuisances décollages config. Ouest
- Moins 40% de volume total de nuisances (déc./ att. config. Ouest et Est)

Mesures d'accompagnement (indemnisation / expropriation)

- **Principe: les modifications importantes du tracé des routes aérienne doivent répondre à la double condition que (1) cela minimise substantiellement le nombre de personnes impactées, et que (2) les nouvelles victimes soient justement indemnisées (attentes légitimes)**
- **Pour respecter l'intérêt général, le plan durable doit donc inclure un plan d'indemnisation des nouvelles victimes des nuisances**
- **Priorité = zones impactées par la nouvelle route post-déplacement piste 25L**
- **Coût marginal par rapport à la plus-value pour Brussels Airport d'une stabilisation de la situation**
- **Permettrait à la Belgique de respecter l'Approche équilibrée, telle qu'imposée par UE**

Le déplacement de la piste 25L de min. 1.800 m vers l'Est est techniquement faisable, mais prendra dans le meilleur des cas 3 ans



**Nécessité
de mettre
en œuvre
un Plan
transitoire**

Agenda

Analyse de la situation actuelle

Proposition de plan durable

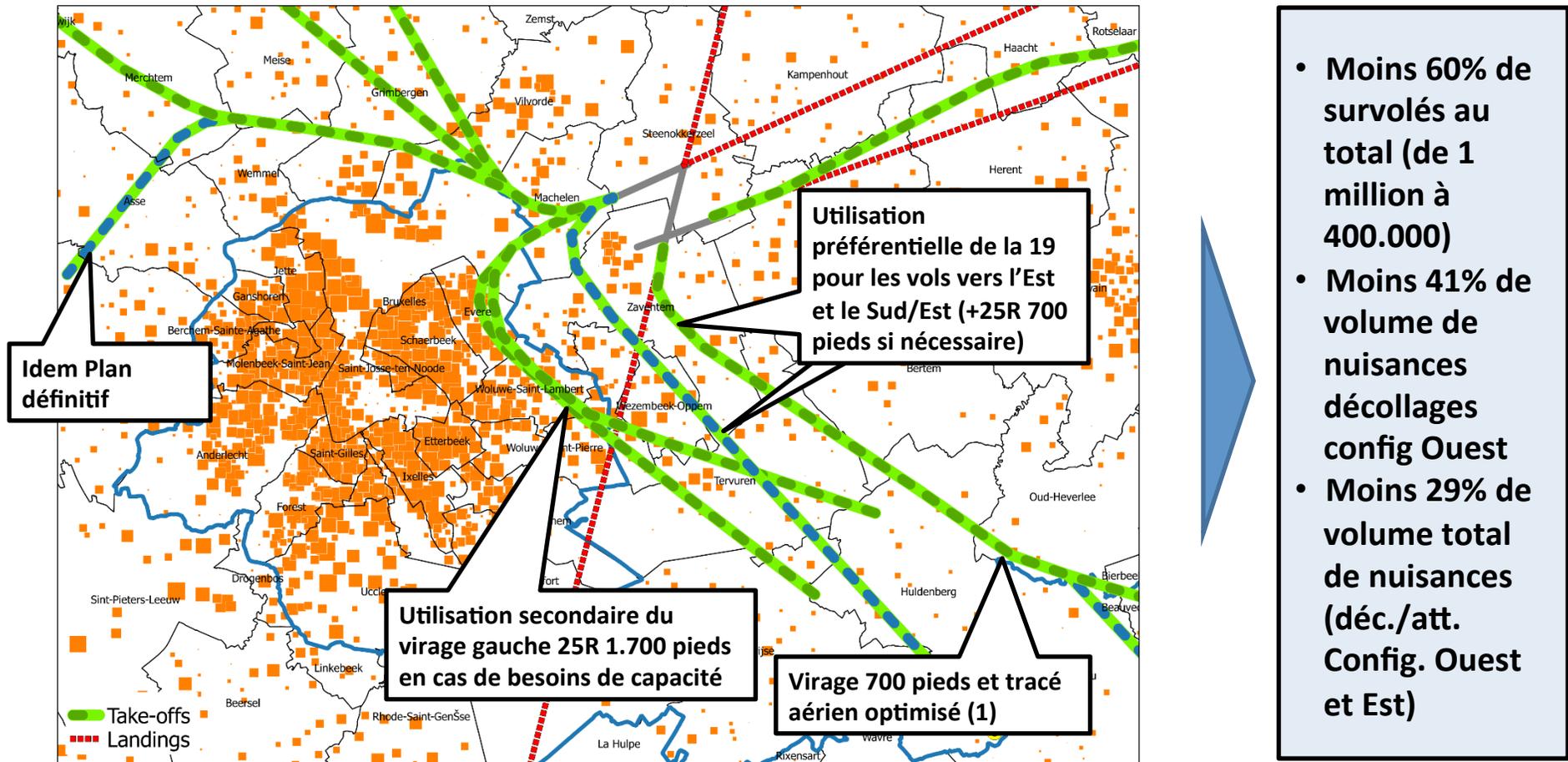
Adaptation des activités nocturnes

Optimisation de la configuration Est – Nord-Est

Optimisation de la configuration Ouest – Plan transitoire

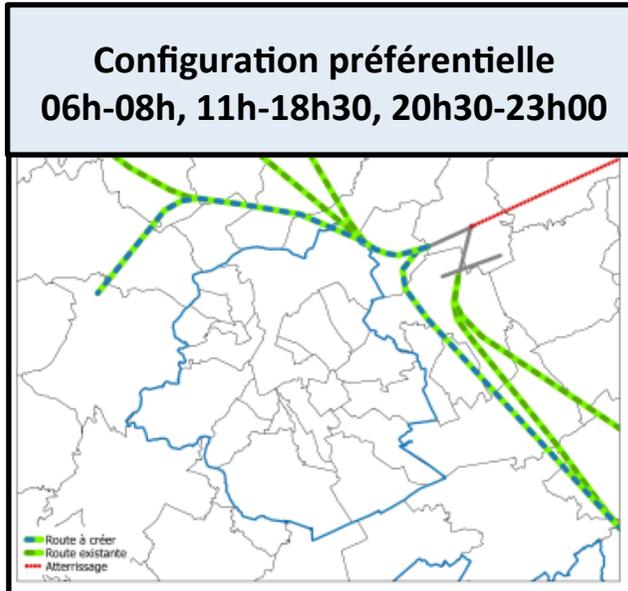
Conclusions

A court terme, la solution est d'utiliser préférentiellement la piste 19 pour les décollages vers l'Est et le Sud-Est, avec une route redéfinie

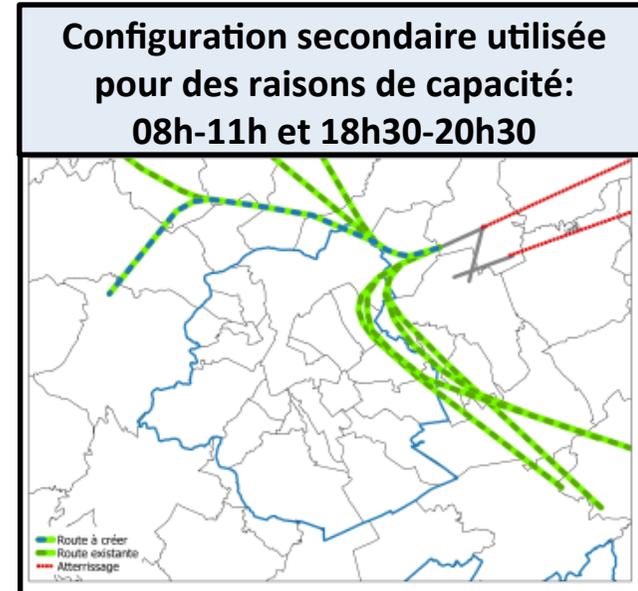


(1) Route aérienne non plus en direction de la balise de Huldenberg (HUL) mais de points situés plus au Nord, de manière à éviter au maximum les zones denses de l'Oostrand (Kraainem, WO, Tervuren).

La configuration préférentielle 25R/19 pourra être utilisée pendant 70% de la journée



- Utilisation des 25R/19 pour les décollages et exclusivement de la 25R pour les atterrissages
- Faisabilité démontrée lors des travaux réalisés sur la 25L à l'été 2015



- Utilisation simultanée de la 25R pour les décollages et des 25R & 25L pour les atterrissages
- Configuration actuelle, qui permet plus de capacité

Cette configuration préférentielle 25R/19 est faisable en terme de capacité aéroportuaire

Configuration utilisée	Plage horaire	Capacité théorique maximale ⁽¹⁾		Capacité réellement utilisée ⁽²⁾		Capacité disponible (%)	
		Décollages	Atterrissages	Décollages	Atterrissages	Décollages	Atterrissages
Configuration préférentielle	06h00 – 07h00	50	20	25	5	+100%	+300%
	07h00 – 08h00	30	30	12	14	+150%	+114%
Configuration secondaire	08h00 – 09h00	20	60	9	33	+122%	+82%
	09h00 – 10h00	40	40	21	21	+90%	+90%
	10h00 – 11h00	40	40	34	16	+18%	+150%
Configuration préférentielle	11h00 – 12h00	40	20	24	11	+67%	+82%
	12h00 – 13h00	30	30	15	18	+100%	+67%
	13h00 – 14h00	30	30	15	18	+100%	+67%
	14h00 – 15h00	30	30	13	17	+131%	+76%
	15h00 – 16h00	30	30	20	11	+50%	+172%
	16h00 – 17h00	30	30	16	16	+88%	+88%
	17h00 – 18h00	30	30	17	18	+76%	+67%
	18h00 – 18h30	30	30	14	19	+114%	+58%
Configuration secondaire	18h30 – 19h00	35	45	18	23	+94%	+96%
	19h00 – 20h00	35	45	21	28	+67%	+61%
	20h00 – 20h30	40	40	21	20	+90%	+100%
Configuration préférentielle	20h30 – 21h00	35	25	21	16	+67%	+56%
	21h00 – 22h00	40	20	22	11	+82%	+82%
	22h00 – 23h00	30	30	4	12	+650%	+150%

- (1) Pour une même configuration, les capacités peuvent être ajustées suivant que l'on privilégie la capacité à l'atterrissage ou au décollage. Ainsi, la configuration préférentielle peut permettre jusqu'à 50 décollages à l'heure, mais ce chiffre peut être réduit s'il faut augmenter la capacité à l'atterrissage. De même, en configuration secondaire, le nombre d'atterrissages peut être augmenter jusqu'à 60/heure si on limite les décollages (attention, l'inverse n'est pas vrai vu l'impossibilité de faire des décollages en 25L à cause de la commune de Zaventem)
- (2) La capacité réellement utilisée est basée sur la moyenne d'utilisation sur une plage horaire pour la période 2014 – mi 2015. Les besoins de l'aéroport peuvent varier en fonction des saisons (variation de 30%) mais restent néanmoins bien en dessous de la capacité disponible.

Agenda

Analyse de la situation actuelle

Propositions de Plan durable

Conclusions

Depuis plus de 30 ans, le survol de Bruxelles est un scandale politique et de santé publique

- **Le survol des zones les plus densément peuplées est évité partout dans le monde, pour des raisons évidentes de santé publique (stress, manque de sommeil, problèmes de concentration et d'apprentissage, maladies cardio-vasculaires et pulmonaires dûes aux nuisances sonores et à la pollution de l'air).**
- **A Brussels Airport, les alternatives pour éviter le survol des zones densément peuplées existent depuis toujours.**
- **Les responsables politiques fédéraux n'ont rien fait, si ce n'est aggraver la situation au gré des « bricolages » successifs.**
- **Il est temps de mettre en œuvre les solutions d'intérêt général, qui respectent les « best practices » internationales, la loi, la santé publique et permettent un développement économique pérenne.**

Les raisons du blocage de ce dossier sont multiples

Cause 1: Nimbyisme de certaines zones, qui a trouvé des relais politiques et associatifs, et a systématiquement bloqué toute solution d'intérêt général

Cause 2: Problème communautaire, qui empêche certains politiques au Nord du pays de concevoir que Bruxelles ne soit pas survolée, par principe

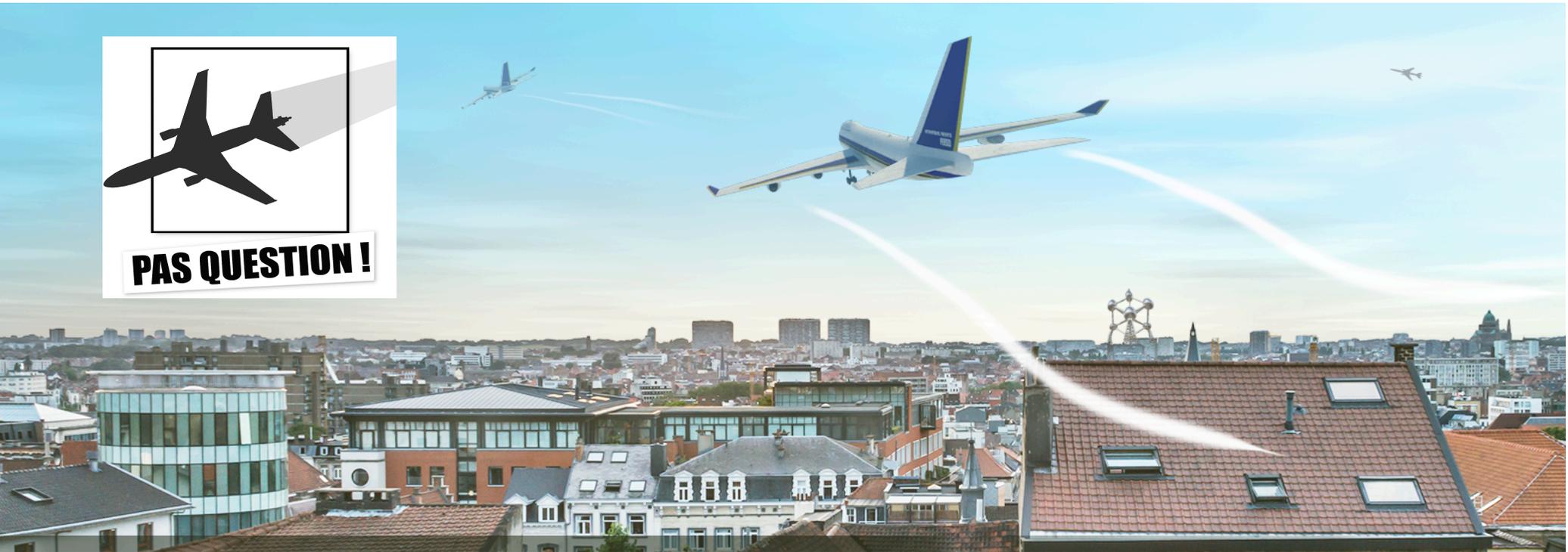
Cause 3: Méconnaissance flagrante du dossier de la part d'un grand nombre de politiques, surtout au Sud du pays et à Bruxelles

Cause 4: Manque d'efficacité opérationnelle et conflit d'intérêt dans le chef de Belgocontrol

Cause 5: Privatisation de Brussels Airport, qui poursuit des objectifs de croissance maximale, sans tenir compte de la problématique environnementale de ses activités

Ce Plan réaliste et pragmatique doit être adopté sans délai

- A défaut d'agir, les conséquences négatives pour l'aéroport ne vont faire que croître: augmentation des amendes aux compagnies aériennes, multiplication des actions en justice, actions de mobilisation négatives pour l'image de l'aéroport, risques d'instabilité politique...
- Le projet de « Vliegwet » de la Ministre Galant et du MR, qui vise à « geler » les routes aériennes actuelles, est inacceptable, sauf s'il est précédé de la mise en œuvre effective d'un véritable plan global.
- **Le plan que nous proposons est équilibré et techniquement faisable**, car basées à CT sur les pistes et routes aériennes actuelles, et à LT sur des investissements réalistes préservant la capacité de l'aéroport.
- Le plan réduit **significativement le nombre de personnes survolées et le volume des nuisances, permet l'indemnisation, et assure donc le respect de l'intérêt général et des « best practices » internationales.**



CONTACT: MOUVEMENT@PASQUESTION.BE