

Dossier du survol autour de Bruxelles-National :

**Des solutions durables existent mais des décisions du
Ministre Fédéral et des concessions des sociétés privés
Brussels Airport Company et DHL Aviation sont
indispensables**

Depuis 20 ans, l'exploitant privé de l'aéroport (« compagnie de l'aéroport de Bruxelles », en anglais « B.A.C. – Brussels Airport Company ») n'a fait aucun effort ni la moindre concession. Ce dossier bloque depuis à cause de l'attitude négative de ce titulaire privé de la licence aéroportuaire, qui n'accepte aucune avancée et dénigre toute forme de dialogue.

Cette société privée et son principal responsable – Arnaud Feist – refusent tout compromis et toute concession, et portent une lourde responsabilité dans le blocage général.

Les compagnies aériennes belges passagers ont fait et font des efforts, donc Brussels Airlines, TUI et Air Belgium n'ont rien à se reprocher et collaborent à une solution globale correcte ; par contre la compagnie allemande DHL continue d'opérer soit avec des avions interdits de vol la nuit soit des avions qui ont plus de 30 ans.

Les blocages de Brussels Airport Company :

- Refus de construire un mur antibruit complet (décision de 1988 jamais exécutée) ;
- Refus de construire un hall couvert pour les essais de réacteurs (décision de 1988 jamais exécutée) ;
- Refus de mettre en œuvre le fonds d'indemnisation et d'isolation FANVA (décision de 2003 jamais exécutée) ;
- Tentative d'instaurer une redevance aéroportuaire Low Cost en 2010 (refusé par l'ensemble du Gouvernement Fédéral).

Les non-respects de la législation par Brussels Airport Company :

- Non-respect de l'article 31 de la licence qui impose un dialogue constructif et transparent avec toute la communauté de riverains ;
- Non-respect de l'article 34 de la licence qui impose de respecter, faire respecter et ne pas critiquer les normes de bruit bruxelloises ;
- Non-respect de l'article 36 de la licence qui impose de fournir toutes les informations et de répondre aux demandes du Service de Médiation ;
- Non-respect des créneaux horaires de nuit, avec la tolérance de 1.500 vols annuels qui théoriquement ne peuvent pas voler de nuit.

Les manquements de DHL via ses filiales EAT et AEROLOGIC :

- Exploitation de nuit d'un avion totalement interdit de vol car dépassant le niveau de bruit individuel fédéral admis de nuit (le QC) ;
- Maintien en exploitation d'avions lourds et très anciens comme les Airbus A.300-600 et Boeing B.767-300 ;
- Aucune proposition pour adapter les procédures de moindre bruit (NADP) ou pour des procédures de contournement.

Les décisions en suspens au Gouvernement Fédéral :

- Diminution du QC saisonnier à 0 ou diminution des QC individuels ;
- Publications des procédures RNP pour les pistes 07R et 07L ;
- Exécution complète de l'Arrêt de la Cour d'Appel du 22 octobre 2020.

Entre le statu quo qui ne satisfait personne et la proposition radicale du 14 juillet 2023 émise par le Ministre qui a l'Aéronautique dans ses attributions d'interdire tous les vols de nuit, **le Médiateur Fédéral intervient dans son rôle de conciliateur et propose des solutions concrètes :**

1. Communes limitrophes : obligation de construction immédiate d'un mur antibruit complet et d'un hall d'essais pour les réacteurs ;
2. Vols de nuit : sévérité absolue pour les retours après 23h00, légère diminution du QC de nuit et interdiction totale de tous les Boeing 777 ;
3. Créneaux horaires : strict respect – aucun mouvement de nuit sans disposer de créneau horaire spécifique de nuit (la nuit européenne au niveau bruit est de 8 heures) ;
4. Procédures de vol : décollage obligatoire depuis le seuil de piste, poussée maximale sur le territoire de l'aérodrome, répartition 50/50 entre virages par la droite et par la gauche lors des décollages sur toutes les pistes (donc les CIV en 01/07/19 changent de côté, ces procédures existent et sont déjà publiées) ;
5. Procédures de vol : aucune modification dans l'attente de l'Arrêt de la Cour d'Appel pour les décollages 07 tout droit – Leuven Rechtdoor ;
6. Procédures de vol : limitation des décollages 19 à max. 136 tonnes tant que des équipements de sécurité RESA et EMAS n'ont pas été installés (rapport Kalitta) et mettre une fin à la concentration autour d'Huldenberg ;
7. Procédures de vol : suppression des balises au sol, généralisation de la navigation en mode satellitaire RNAV/RNP, les avions se dirigent directement vers la balise ou point de sortie de l'espace aérien belge sans détour inutile ;
8. Procédures de vol : pas d'avions gros porteurs entre 06h00 et 08h00 ainsi que de 21h00 à 23h00 ;
9. Normes de vent : comme la Cour d'Appel l'a arrêté, celles du 17 juillet 2013 sont les seules licites et légales – 7 nœuds de vitesse moyenne effective, petites rafales prises en compte si supérieure à 5 nœuds sans changer la vitesse moyenne ; tout vent constant de 10 nœuds souffle en rafales et impose un changement de pistes ;
10. Normes de bruit au sol de la Région de Bruxelles-Capitale : validées à tous les niveaux de juridictions y compris au niveau européen ; elles sont incontestables donc il est obligatoire de les respecter ;
11. Utilisation des pistes : retour maximal au PRS, qui est le seul usage légal, confirmé par arrêté royal, pour assurer la capacité maximale sans croisements de pistes (comme en juillet 2023 avec 91 % de pistes 25R/L et effondrement énorme du nombre de plaintes reçues) ; comme quoi le PRS 25 est bien la meilleure solution ;
12. RNP atterrissages en mode satellitaire : publication obligatoire des 2 dernières procédures RNP à Bruxelles-National pour les pistes 07R et 07L afin d'éviter des sanctions européennes, et AVANT le 25 janvier 2024 ;
13. Autorité de contrôle pour que l'on sanctionne tous les écarts à la réglementation aéronautique et qu'on cesse toutes les infractions ;
14. Loi sur les procédures : comme emballage final à condition que ce soit pour tous les aéroports de Belgique. Attention : une loi donnerait une valeur juridique à toutes les procédures et permettrait des recours individuels devant le parquet pour non-respect des procédures ; actuellement les procédures sont totalement indicatives et informelles, et personne ne peut agir pour en faire respecter une stricte application ;

15. QC : les niveaux de bruit individuels des avions, qui sont inchangés depuis 2010, seraient adaptés : 3,0 de nuit sur la procédure du Canal (au lieu de 4,0 actuellement) ; 6,0 de nuit (au lieu de 8,0) ; 9,0 le matin et le soir (au lieu de 12,0 et 24,0) et 12,0 en journée (au lieu de 48,0).

Les sociétés privés Brussels Airport Company et DHL, ainsi que le Ministre Fédéral qui a l'Aéronautique dans ses attributions, doivent faire des efforts considérables en vue de parvenir à un accord équilibré respectant l'économie, la santé et l'environnement dans la défense des compagnies aériennes, mais également dans le souci de préserver le droit à la santé, au repos et à un meilleur environnement de la communauté de riverains qui vivent autour de Bruxelles-National.

Oui des solutions existent, mais tous les acteurs doivent accepter le dialogue et des compromis vers un équilibre global qui respecte toutes les parties.

Le Service de Médiation n'accepte pas les attitudes de vouloir tout bloquer depuis 20 ans avec comme résultat qu'aucune avancée perceptible n'a été réalisée.

Pour toute information complémentaire : Philippe Touwaide - +32 477 21 07 63



Philippe TOUWAIDE

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

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