

UBCNA Plan 3/6/12 de 2020

**Un aéroport moderne se doit de dialoguer
avec ses voisins-riverains.**

**Un aéroport moderne se doit de trouver le juste équilibre
entre économie et écologie.**

**Un aéroport moderne ne peut pas subsister
en milieu totalement urbain sans des mesures radicales
pour diminuer fortement ses nuisances.**

Plan 2020 pour Bruxelles-National

→ Nombre annuel de vols par an

Plafonnement du trafic global annuel à maximum 250.000 mouvements à partir de 2025

→ Fin progressive des vols de nuit d'ici 2025

2020 : max 16.000 dont 5.000 TO et 11.000 LDG

2021 : max 12.000 dont 4.000 TO et 8.000 LDG

2022 : max 10.000 dont 4.000 To et 6.000 LDG

2023 : max 8.000 dont 3.000 TO et 5.000 LDG

2024 : max 4.000 dont 2.000 TO et 2000 LDG

2025 : fin totale des vols de nuit (sauf vols humanitaires, urgence, incidents techniques)

UBCNA Plan 3/6/12 de 2020

→ Procédures RNAV et GNSS

Toutes les procédures sont RNAV et toutes les pistes sont équipées de procédures d'atterrissage GNSS basées sur les performances

→ Diminution progressive des niveaux de bruit individuels (QC)

Les limites de QC admises sont adaptées dans le respect de l'approche équilibrée et des restrictions opérationnelles, les démarches sont entamées pour diminuer les QC comme suit :

NUIT : QC max 6.0 (au lieu de 8.0) jusqu'au 31 décembre 2021 puis QC max 3.0

FIN DE NUIT : 06 à 07 heures : QC max 9.0 (au lieu de 12.0) jusqu'au 31 décembre 2021 puis QC max 3.0

JOURNEE : de 07 à 22 heures : QC max 12.0

DEBUT DE NUIT : de 22 à 23 heures : QC max 9.0 (au lieu de 26.0 : NOUVEAU) jusqu'au 31 décembre 2021 puis QC max 3.0

Phase 6/9/12 transitoire 2020-2021 :

NUIT : 23.00 à 06.00 : QC max 6.0

MATIN et SOIREE : 06-07 et 22-23 : QC max 9.0

JOURNEE : 08-20 : QC max 12.0

Phase définitive 3/6/12 à partir de 2022, nuit étendue et plages de protection matin-soir :

NUIT : 22.00 à 07.00 : QC max 3.0 (et fin progressive des vols de nuit en 2025)

MATIN et SOIREE : 07-08 et 20-22 : QC max 6.0

JOURNEE : 08-20 : QC max 12.0

UBCNA Plan 3/6/12 de 2020

→ Respect des normes de bruit bruxelloises par le QC 3.0 :

au niveau des routes 25R avec décollage obligatoire depuis le seuil de piste selon une répartition équitable 1/3-1/3-1/3 :

a) JOURNEE 7/7 jours :

CIV QC 3.0 max : CANAL en mode RNAV

CIV QC supérieur à 3.0 : RING en mode RNAV

HELEN, NICKY et DENUT : virage 700 pieds droite tous QC en mode RNAV

LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY avec QC 3.0 max : virage 1700 pieds gauche direct balise finale en mode RNAV

LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY avec QC supérieur à 3.0 et 136 MTOW : ZULU et contournement par le Ring en mode RNAV

b) nuit 7/7 jours :

QC max 3.0

MTOW max 136 tonnes en décollage 19

QC 3.0 de nuit éliminera les avions de plus de 136 tonnes, puis interdiction des vols de nuit à partir de 2025

CONCLUSIONS :

- tous les avions sur Bruxelles sont max QC 3.0 et peuvent respecter les normes de bruit bruxelloises
- la répartition des vols est équitable entre les zones et les régions
- piste 19 : maximum 136 tonnes selon études de sécurité et définition gros porteurs ICAO
- élimination de tous les avions anciens avec QC supérieur à 12.0 de 8 à 20 heures
- zone de QC de nuit à 3.0 mais de 22.00 à 07.00 heures
- zones de protection le matin et en soirée avec QC 3.0 de 7 à 8 et de 20 à 22 heures

UBCNA Plan 3/6/12 de 2020

- **Maintien d'une capacité horaire maximale des pistes de 74 mouvements par heure en période de pointe**
- **Maintien de l'utilisation préférentielle uniquement des pistes 25R/L dans une Loi sur le mode d'approbation des procédures de vol**
- **Les pistes 01,07R, 07L et 19 sont des pistes alternatives utilisables hors PRS uniquement face au vent**

- **Cartographie des survols et de la situation réelle**

Une cartographie précise de la situation des survols depuis l'aéroport de Bruxelles-National doit être établie par l'Etat belge, afin de disposer d'une vision claire et non contestable des charges sonores subies par les différents quartiers de communes et des régions sises tout autour de l'aéroport, avec calcul des utilisations des pistes et répartition des couloirs aériens au départ de chaque piste afin d'objectiver la situation des survols par des chiffres.

Qui est survolé, quand, à quel moment, quelle période, avec quelle intensité, nombre de survols, niveaux de bruit et pointes de bruit. Ce cadastre était promis depuis le Plan Anciaux, et la décision du Conseil des Ministres du 3 décembre 2003 mais n'a toujours pas été réalisé.

→ **Contrôle et sanction**

Respect intégral de toutes les procédures aéronautiques selon les instructions ministérielles et publiées dans les AIP (routes, normes de vent, pas de raccourcis en atterrissage, pas de radar-vectoring, couvre-feu sans décollages, conformité des QC), et le strict contrôle de tous les acteurs aéroportuaires doit se faire en toute autonomie et indépendance fonctionnelle par l'autorité actuelle de la DGTA qui puisse poursuivre et sanctionner toutes les infractions constatées sans aucune intervention des divers Gouvernements.

La DGTA doit pouvoir exercer sa mission de contrôle sur BELGOCONTROL et cet organisme chargé du contrôle aérien pourra être poursuivi pour non application des instructions de l'Etat belge en matière de routes, de normes de vent, de financement ou défaut de transparence.

UBCNA Plan 3/6/12 de 2020

→ Information

La transparence totale de toutes les informations doit être garantie et mise à disposition publiquement, afin que les partenaires et riverains concernés (administrations régionales, administrations communales, associations de riverains et environnementales et citoyens) puissent à tout moment disposer des bonnes informations sur les conditions météorologiques relatives à l'utilisation des pistes et l'évolution des aéronefs dans l'atmosphère.

Les instructions ministérielles en vigueur seront publiées sur le site du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi que l'ensemble des procédures aéronautiques d'information reprises dans les A.I.P. Le site du médiateur permettra de consulter en temps réel les données météo relatives au choix des pistes (BARWIS) ainsi que le processus effectif de choix d'aide à la sélection des pistes (RAAS).

→ Jugements et décisions de justice

Application stricte et respect total de toutes les décisions de justice : Cessation Environnementale du 9 juin 2005, Cour d'Appel de Bruxelles piste 01 du 17 mars 2005, Cessation Environnementale du 31 juillet 2014 (qui n'est toujours pas respectée, car il faut enlever les plus de 136 MTOW du virage gauche, modifier la LNO/SPI et adapter CIV Canal), jugement 07 Rechtdoor du 6 avril 2016 précisant que la Loi sur la consultation du public ne s'applique pas pour les procédures aériennes, ainsi que l'Arrêt de la Cour d'Appel du 31 mars 2017 et les derniers Arrêts du Conseil d'Etat du 22 mai 2017 précisant que la Loi sur la consultation du public ne s'applique pas pour les procédures aériennes,.

→ Utilisation des pistes

Les meilleures pistes parallèles 25R/L doivent être utilisées le plus régulièrement possible car à l'atterrissage elles ne survolent que des zones non construites comme des champs et des terres de culture, et seuls les décollages 25R sont répartis équitablement et permettent une répartition équilibrée des survols en fonction des destinations suivies par les avions. De plus les pistes 25R/L sont les meilleures au niveau des équipements d'approche et de sécurité sans aucuns conflits ni de croisements entre pistes.

UBCNA Plan 3/6/12 de 2020

→ Utilisation des procédures

Les meilleurs axes de survol doivent être privilégiés, à savoir le survol des routes, autoroutes, lignes de chemins de fer ; mais aussi des zones industrielles ou d'équipement, des zonings industriels ou quartiers d'affaires peu habités ; la répartition des couloirs doit se faire en fonction des balises de navigation suivies par les avions suivant leur destination finale.

Les avions gros porteurs de plus de 136 tonnes ne peuvent pas survoler le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et doivent utiliser la procédure de contournement Zulu en 25R.

Une répartition équitable du nombre de survols entre les décollages 25R doit s'effectuer entre les virages vers la droite, les montées dans l'axe de piste et les virages vers la gauche. Les balises de sortie de l'espace aérien belge suivies par les avions doivent être désignées selon une logique aéronautique sans aucune autre considération.

→ Equipement des pistes

Certaines pistes ne sont pas techniquement aptes à être mieux équipées, ni à absorber du trafic à fréquence élevée, ces pistes alternatives comme la diagonale 01/19 doivent rester l'exception et non devenir la règle.

Toutes les pistes doivent être pourvues de procédures d'atterrissage par positionnement géographique selon la technologie RNAV-GNSS.

→ Normes de vent

Aucune norme internationale stable ni imposable de vent n'ayant été déterminée, il importe de maintenir les valeurs actuelles uniquement sur les pistes préférentielles 25R/L afin de permettre une utilisation maximale de ces meilleures pistes.

Seulement en cas de dépassement de ces valeurs, il convient alors d'orienter le trafic sur la piste secondaire la mieux orientée dans le sens du vent mesuré.

Une clarification est indispensable sur le moment du changement de piste, sur le mode de calcul du vent et des rafales, sur la notion précise de rafales, sur la définition du calcul du vent moyen et sur la méthode la plus rapide de retour au PRS 25R/L.

Les changements de piste doivent s'opérer sur base des règles suivantes :

- La vitesse moyenne du vent doit être dépassée effectivement d'au moins 7 nœuds de tailwind en piste 25
- La rafale étant définie comme un dépassement d'au moins 5 nœuds de la vitesse moyenne du vent
- Les estimations et prévisions météorologiques ne sont pas prises en compte
- Le délai d'anticipation dans les changements de piste est limité à max. 30 minutes
- Les conditions météorologiques prises en compte doivent être la météo réelle

UBCNA Plan 3/6/12 de 2020

→ Sonomètres et normes de bruit

Le contrôle de la charge environnementale endurée par les communes et les riverains doit pouvoir être objectivée par l'extension du réseau régional bruxellois des sonomètres sous les réels couloirs aériens. Les normes de bruit bruxelloises sont incontestables, elles doivent être strictement respectées et tout dépassement doit être sévèrement sanctionné.

Une région qui n'a pas pris d'arsenal juridique contre le bruit des survols d'avions ne peut prétendre à aucune contestation des prérogatives d'une autre région qui a pris des mesures de sanction du bruit des avions.

La région flamande édicte des normes pour les concerts en plein air, pour les salles de spectacle et pour le bruit des lignes ferroviaires ; mais s'abstient de toute initiative en matière de maîtrise du bruit des avions au-dessus de sa propre région.

→ Investissement dans les infrastructures au sol

L'exploitant aéroportuaire privé et commercial Brussels Airport doit obligatoirement investir dans l'environnement (équité d'un euro investi dans l'aéroport donnant un euro investi en environnement), soit notamment la construction d'un hall d'essai des réacteurs, l'extension du mur anti-bruit, la réalisation d'un programme d'isolation et d'expropriation des habitations trop exposées au bruit. Brussels Airport n'a investi depuis 20 ans que dans des constructions à haut rendement comme des magasins, parkings, bureaux et hôtels et ne consacre pas un seul cent à finalité environnementale.

Un mur anti-bruit complet doit ceinturer tout le site aéroportuaire, et un hall d'essai pour les réacteurs doit être construit.

→ Statut de Bruxelles-National

Aéroport urbain réservé au seul trafic aérien passager de vols réguliers et de vols d'affaires, de jour entre 07 heures 00 du matin et 22 heures 00 du soir uniquement, avec un maximum de 250.000 mouvements d'avions par année.

→ Heures d'ouverture

L'aéroport de Bruxelles-National doit devenir un aéroport régional-urbain ouvert exclusivement en journée entre 07h00 et 22h00 ; et totalement fermé à tout trafic pendant la nuit.

UBCNA Plan 3/6/12 de 2020

→ Type de trafic

Seul le trafic d'avions passagers de lignes régulières et d'aviation générale doit encore être admis de jour à Bruxelles-National.

Les autres types de trafic (charters, low-cost, cargo et intégrateurs de messagerie express) doivent être transférés vu leur spécificité défavorable en terme d'importante nuisance environnementale vers des aéroports qui ont eu le courage de prendre des initiatives durables en matière d'isolation ou d'expropriation sous leurs couloirs finaux d'approche tels Liège ou Charleroi.

Les vols militaires et gouvernementaux doivent également respecter la totalité des procédures aériennes établies pour les avions civils et ne pas effectuer des vols en rase-motte.

→ Atterrissages sur la piste 01

Il faut rétablir les conditions « exceptionnelles » d'utilisation de la piste d'atterrissage 01 ; soit une piste subsidiaire qui ne fait partie d'aucun plan ; et qui n'est utilisable si et seulement si les normes de vent sont réellement dépassées sur les pistes préférentielles 25R/L ; et à condition que la piste 01 soit, parmi les autres pistes non préférentielles 07 et 19, la mieux orientée dans le sens des vents réellement mesurés lorsque le PRS ne peut plus être appliqué.

Les atterrissages doivent tous être orientés le plus souvent possible sur les pistes 25R/L du fait que l'axe final d'atterrissage en 25R/L ne survole que des zones « non aedificandi » qui sont des terres de culture, des champs et zones agricoles non bâties.

Toutes choses égales par ailleurs, les pistes préférentielles sont et restent les pistes 25R/25L. Les autres pistes ne peuvent être utilisées uniquement que pour des raisons de dépassement de la vitesse moyenne du vent entraînant une composante de vent arrière d'au moins 7 nœuds effectifs sur les pistes 25R/L ; et dans ce cas c'est le principe de la piste la mieux orientée dans le sens des vents dominants « **MOST SUITABLE RUNWAY** » qui prévaudra, face au vent avec le choix de la piste qui présente la composante de vent de face la plus élevée.