

Groupe de travail – Nuisances sonores Brussels Airport

1. Travaux sur les pistes de l'aéroport en août et septembre 2008

Des travaux sont prévus à l'aéroport pendant la période du 4 août au 22 septembre 2008 (rénovation de la Touch Down Zone de la piste 25R, rénovation et/ou élargissement de taxiways des pistes 25R et 20, maintenance et rénovation du balisage). Ces travaux ont un impact sur l'utilisation des pistes :

- la piste 25R/07L sera fermée du 4 août au 22 août
- la piste 02/20 sera fermée du 1^{er} septembre au 22 septembre
- les pistes 02/20 et 25R/07L seront partiellement utilisables pendant les autres périodes (longueur disponible réduite pour les pistes 02/20 et 25R/07L du 22 août au 29 août 2008, pas d'ILS des pistes 25R, 07L, 02 du 22 août au 29 août 2008).

La réalisation de travaux sur ou autour des pistes d'un aéroport est extrêmement critique au niveau de la sécurité puisque l'aéroport doit rester opérationnel. Pendant ces périodes, les pistes utilisées seront choisies par Belgocontrol en fonction de la sécurité, des conditions météorologiques et de la capacité afin de ne pas ajouter des contraintes supplémentaires dans le choix des pistes qui pourraient affecter la sécurité pendant cette phase critique.

2. Restrictions d'exploitation

2.1. Périodes sans décollages

Les décollages de nuit constituent la nuisance la plus importante pour une majorité de riverains en raison des perturbations du sommeil qu'ils entraînent.

Pour cette raison, le Gouvernement visera à introduire des périodes de calme sans décollages pour tous les riverains en tenant compte de l'impact économique pour le secteur. Ces périodes de calme seront garanties par une interdiction de décollages pendant certaines périodes de nuit et par une adaptation du système préférentiel d'utilisation des pistes.

Après discussion avec le secteur (voir rapport au comité restreint du Gouvernement du 20 mai 2008), il apparaît que des périodes de nuits sans décollages peuvent être introduites pendant les trois nuits du week-end avec un impact économique limité. En effet, les décollages de nuit pendant le week-end (du vendredi au samedi, du samedi au dimanche et du dimanche au lundi) sont limités pour l'ensemble des opérateurs et

moins prioritaires pour le fret express (les services de livraison offerts le samedi et le dimanche sont réduits).

En conséquence, une interdiction de décollages sera mise en œuvre pendant les périodes de nuit suivantes :

- nuit du vendredi au samedi entre 1h et 6h¹
- nuit du samedi au dimanche entre 0h et 6h
- nuit du dimanche au lundi entre 0h et 6h

Cette interdiction de décollages ne s'appliquera pas aux mouvements exonérés².

Ces restrictions seront introduites par arrêté ministériel (mais dans ce cas, limité aux avions à réaction supérieur à 34t) ou par arrêté royal et entreront progressivement en vigueur à partir de la saison IATA hiver 2008-2009. Ces restrictions devront respecter le cadre fixé par la Directive 2002/30.

Une interdiction des atterrissages nocturnes aurait un impact économique important tant pour les compagnies charters que pour les compagnies régulières ou les compagnies de fret et est, de ce fait, difficilement réalisable.

2.2. Système de quotas de bruit

Une minorité d'avions très bruyants est responsable de nombreuses plaintes pour la période de jour. Afin d'éviter les pics de bruit les plus importants, le système de quota de bruit nocturne actuellement en vigueur sera étendu à la période de jour et de soirée. Le quota de bruit actuellement en vigueur la nuit sera appliqué entre 6h et 7h du matin.

¹ Entre 2h et 6h à partir de la saison IATA hiver 2008-2009 et entre 1h et 6h à partir de la saison IATA hiver 2009-2010.

² Mouvements exonérés :

- a) les décollages et atterrissages des aéronefs transportant des membres de la Famille royale belge, du Gouvernement fédéral, des Gouvernements régionaux et communautaires et des Familles royales étrangères, des Chefs d'Etats ou des Chefs de Gouvernements étrangers, le président et les commissaires de l'Union européenne, en mission officielle;
- b) les décollages et atterrissages en rapport avec des catastrophes ou secours médicaux;
- c) les décollages et atterrissages en rapport avec des missions militaires;
- d) les décollages et atterrissages s'effectuant dans des circonstances exceptionnelles, telles que lors de vols pour lesquels il y a un danger immédiat pour la vie ou la santé, tant des hommes que des animaux,
- e) les atterrissages (et décollages) liés aux vols déviés vers l'aéroport pour des raisons météorologiques ou autres.

Période	QC actuel	Nouveau QC	
		Décollage	Atterrissage
23h-6h	12	8	12
6h-7h	24	12	12
7h-21h	/	48	48
21h-23h	/	24	24

Ces nouvelles restrictions devront respecter le cadre fixé par la Directive 2002/30 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. Ces restrictions seront mises en œuvre de manière progressive (phasing-out sur 3 ans) afin de laisser une période d'adaptation aux opérateurs qui utilisent actuellement les types d'avions concernés à Bruxelles-National.

2.3. Limitation du nombre de vols de nuit

Le Gouvernement fédéral proposera à la Région flamande et à la Province du Brabant flamand de limiter le nombre de vols de nuit entre 23h et 5h59 à 18.000 mouvements (hors mouvements exonérés) dont 5.500 décollages dans le permis environnement de The Brussels Airport Company.

3. Procédures d'exploitation

3.1. Utilisation des pistes

Normalement, un aéronef atterrira et décollera face au vent, à moins que la sécurité, la configuration de la piste, les conditions météorologiques et les procédures d'approche aux instruments disponibles ou les conditions de la circulation aérienne ne rendent préférable une autre direction.

Une certaine marge de vent arrière et/ou de vent traversier est néanmoins tolérable afin de pouvoir assurer une certaine stabilité dans l'utilisation des pistes et permettre des périodes de calme pour les riverains via la définition d'un système préférentiel d'utilisation des pistes. Cette marge de tolérance et les conditions d'utilisation de ce système préférentiel seront conformes aux recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et aux meilleures pratiques internationales.

Par ailleurs, le commandant de bord pourra toujours demander à opérer d'une autre piste que les pistes en usage étant donné les différences de performances entre les appareils et les différences entre les pistes (en

termes de longueur de piste ou d'obstacles dans le prolongement des pistes).

3.1.1. Utilisation préférentielle des pistes le jour par vent d'ouest

La configuration de pistes décollage 25R, atterrissage 25R et 25L sera utilisée de manière préférentielle entre 6h et 22h59 les jours de semaine en fonction des conditions météorologiques.

3.1.2. Utilisation préférentielle des pistes le week-end par vent d'ouest

A côté des nuits, les jours du week-end sont également considérés comme des périodes de repos.

Afin de limiter les fréquences de survol, on visera à répartir les décollages sur plusieurs pistes. A cet effet, les instructions actuelles relatives à l'utilisation de la combinaison des pistes de décollages 25R et 20 le samedi pendant les heures creuses (entre 15h et 23h) seront généralisées tous les samedis. La piste 20 sera utilisée pour les décollages le dimanche pendant les heures creuses (qui se situent normalement entre 6h et 17h). La piste 25R sera utilisée pour les décollages le reste du temps.

3.1.3. Utilisation préférentielle des pistes pendant la nuit par vent d'ouest

Une adaptation du système préférentiel d'utilisation des pistes permet de garantir 2 nuits supplémentaires sans décollages pour chaque zone située dans le prolongement des pistes en concentrant les décollages sur une seule piste en alternance pendant la nuit et en modifiant certaines procédures de vol:

Piste préférentielle de décollage							
Période	LU-MA	MA-ME	ME-JE	JE-VE	VE-SA	SA-DI	DI-LU
23h-0h	20	25R	20	25R	25R	25L	20
0h-1h							
1h-2h							
2h-3h							
3h-4h							
4h-5h							
5h-6h							
Piste préférentielle d'atterrissage							
23h-6h	20	25L	20	25L	25L	25R	20

Une révision de certaines procédures de vol sera étudiée afin que les riverains survolés par les décollages d'une piste ne soient pas survolés par les décollages d'une autre piste (cf. 3.1.4).

3.2. Routes de vol

Un groupe de travail technique composé de représentants de Belgocontrol, de la Défense et de la Direction générale Transport aérien étudiera les possibilités de modifications des procédures de vol en suivant les objectifs suivants :

- pendant la nuit, on visera à ce que les riverains survolés par les décollages de la piste 25R ne soient pas survolés par les décollages de la piste 20 et inversement jusqu'à une altitude de 5000 pieds : cela suppose une révision des routes de départ de la piste 20 avec virage à droite qui survolent les mêmes personnes que les décollages de la piste 25R.
- pendant la journée, on visera à voler le plus vite possible vers la balise de destination en vue d'assurer une meilleure répartition des survols. Dans ce cadre, les routes suivantes seront revues :
 - routes de décollage de la 25R avec virage à gauche (vers Huldenberg). Un accord avec les militaires sera pour ce faire nécessaire
 - routes de décollage des pistes 07 avec virage à droite à l'est de Louvain.
 - Route DENUT 3C.
 - La route de décollage CIV 1E le week-end sera remplacée par la route CIV 7D.
 - La route de décollage CIV 1C pendant la semaine sera remplacée par la route CIV 7D.
 - Tous les gros-porteurs au décollage de la piste 25R vireront à 4000 pieds vers leurs destinations afin de leur permettre de prendre suffisamment d'altitude avant de virer.

Les résultats de ces études seront rendus publics.

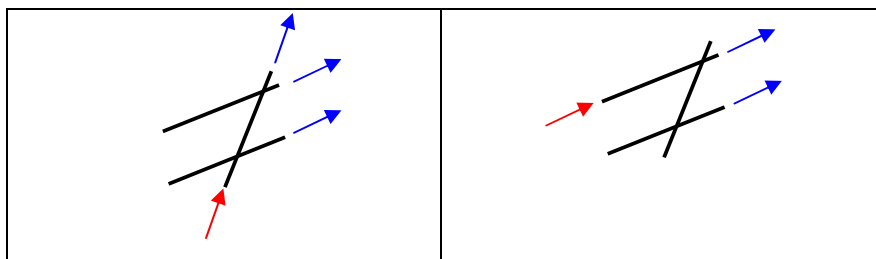
3.3. ILS sur la piste 07L

La piste 07L est actuellement utilisée par vent d'est, lorsque le vent traversier ne permet pas d'utiliser la piste 02. Ces atterrissages sont effectués en suivant une procédure VOR, ce qui implique une approche par palier (à plus basse altitude) au lieu d'une descente continue et des minima de visibilité supérieurs à une approche ILS. Lorsque la visibilité

n'est pas suffisante, les atterrissages doivent être effectués sur une autre piste avec du vent arrière ou du vent traversier.

L'installation d'un ILS sur la piste 07L permettrait d'améliorer la sécurité des opérations à l'aéroport en permettant des atterrissages aux instruments par vent d'est lorsque les autres pistes ne peuvent pas être utilisées et ce, avec des minima de visibilité inférieurs aux minima actuels et une altitude d'approche supérieure.

L'installation d'un ILS sur la piste 07L permettra deux configurations de pistes lorsque le vent du nord ou du nord-est est trop important :



Actuellement, la piste 02 est utilisée pour tous les atterrissages lorsque le vent d'est ou du nord est trop élevé.

Les atterrissages sur la piste 07L survolent des zones plus densément peuplées que les atterrissages sur la piste 02. Pour cette raison, l'utilisation de cette piste doit rester exceptionnelle. Elle ne pourra être utilisée que lorsque les conditions climatiques le nécessitent ou lorsque la piste 02 a été utilisée de manière intensive pendant plusieurs jours³.

Une pré-étude de faisabilité a été effectuée par Belgocontrol. L'installation d'un ILS nécessitera un seuil d'atterrissage décalé de +/- 400m sur cette piste. Ce décalage permettra par ailleurs une altitude de survol supérieure dans l'axe de la piste. Des études complémentaires relatives au balisage et aux taxiways devront encore être effectuées par l'exploitant.

3.4. Composantes de vent et paramètres de choix des pistes en usage

Les composantes de vent seront revues avec pour principes d'appliquer les mêmes valeurs à toutes les pistes et de suivre les recommandations et meilleures pratiques internationales afin de garantir le plus haut niveau de sécurité.

³ Lorsque la piste 02 a été utilisée pendant plus de 75% du temps lors des 48h précédente, la piste 07L sera utilisée les 24h suivantes si les conditions météorologiques le nécessitent.

Le vent en altitude sera également pris en considération dans la procédure de sélection des pistes en usage⁴ en se basant sur les résultats du groupe de travail « wind aloft ».

3.5. Définition du principe de « most suitable runway »

Lorsque les pistes préférentielles ne peuvent pas être utilisées en raison des conditions météorologiques ou des travaux, Belgocontrol choisit une autre configuration la mieux orientée par rapport au vent avec les restrictions mentionnées au point 3.2.

4. Forum de concertation

Le forum de concertation de tous les acteurs impliqués sera réactivé. Ce forum sera composé des Bourgmestres (ou de leurs représentants) des communes exposées, des représentants de Belgocontrol, des compagnies aériennes, des pilotes, des organisations syndicales et de l'exploitant. Il servira de lieu d'échange d'informations et aura un rôle de recommandations et d'avis aux différents acteurs. Ce forum sera organisé et présidé par la DGTA.

5. Stabilité juridique : fixation du cadre d'exploitation dans une loi

En vue d'assurer une stabilité à long terme pour tous les acteurs, le cadre d'exploitation fédéral présenté ci-dessus sera fixé dans une loi. Toute modification de ce cadre devra suivre une procédure définie dans cette loi.

Pour les modifications de procédures de vol, la procédure devra prévoir une analyse de sécurité, une étude d'impact sur la répartition des nuisances sonores, une étude de capacité ainsi qu'une consultation publique.

Pour les modifications des restrictions d'exploitation, la procédure devra prévoir une analyse coûts-bénéfices et une consultation des stakeholders conformément aux dispositions de la Directive 2002/30.

⁴ le vent en altitude est parfois plus élevé que le vent au sol. La prise en compte du vent en altitude fait suite à la demande des pilotes et aux travaux en cours d'un groupe de travail DGTA-Belgocontrol-BeCA-BATA