



Bruxelles, le 17 avril 2014.

Personne de contact :

Pierre Sohier – pierre.sohier@wathelet.fed.be

02/790 57 06

Note au Conseil des Ministres

Objet : Suites à donner à l'exécution des accords aéroportuaires de 2008 et 2010: création de l'Autorité de contrôle, extension de la période horaire de la nuit opérationnelle et adaptation de la sélection des routes de décollage

1. Introduction et rétroactes

L'accord de gouvernement prévoit la mise en oeuvre intégrale des accords aéroportuaires approuvés en Conseil des Ministres en 2008 et 2010. Ces accords contiennent quatre éléments: la clarification des normes de vent prévalant pour le choix des pistes, la création de nouvelles routes de décollage, la mise en place d'une autorité chargée de contrôler le respect opérationnel des accords et le vote d'une loi fixant le mode d'élaboration des procédures aéronautiques.

Les accords de 2008 et 2010 reposent sur des principes fondateurs qui visent à réduire les nuisances pour les citoyens:

- d'une part, ils privilégient le survol des zones les moins densément peuplées lorsque l'avion est à basse altitude : les gros porteurs qui empruntaient la route Chabert, qui traversait Bruxelles de part en part, ont été déplacés sur le canal ; les décollages vers l'ouest, qui traversaient tout l'ouest de la région bruxelloise, ont été déviés sur le ring; les décollages vers l'est ont été redirigés vers des zones moins peuplées;
- d'autre part, les accords privilégient des trajectoires plus directes et des virages plus larges, qui permettent aux avions de monter plus vite plus haut : tous les avions qui, pour aller vers le sud, étaient obligés de prendre un virage serré vers la gauche et de survoler à moins de 3.000 pieds les communes de Woluwé-Saint-Pierre, Woluwé-Saint-Lambert, Kraainem ou Wezembeek pour virer ensuite plus loin vers la droite et enfin rejoindre la E411, adoptent désormais un virage large vers la gauche et survolent désormais Auderghem et/ou Watermael-Boisfort à une altitude avoisinant 5.000 pieds, avant de rejoindre en ligne droite la E411;
- enfin, grâce à une clarification et dès lors à un plus grand respect des normes de vent dans le choix des pistes, la proportion des atterrissages au-dessus des zones non édifiées est augmentée.

Tous décollages et atterrissages confondus sur toutes les pistes, l'est de Bruxelles conserve 19% des survols, le sud prend 12%, le Canal 5% (dont tous les gros porteurs), l'ouest (Ring) 5% et le nord 13% (les 46% restants étant les atterrissages au-dessus des zones non édifiées à l'est des pistes 25).

Ces accords, enfin et surtout, améliorent grandement la sécurité aérienne, en éliminant tout croisement de routes (chaque avion prend directement la direction de sa destination finale, contrairement aux circonvolutions et aux croisements multiples prévus par le plan précédent) et en privilégiant l'utilisation des pistes parallèles les plus longues et les mieux équipées.

L'application des normes de vent est opérationnelle depuis l'automne 2013. Pour des raisons de sécurité, les nouvelles routes de décollage ont été mises en place progressivement, à partir de l'été 2012, la dernière l'ayant été le 6 mars 2014.

En revanche, les deux dernières parties des accords, à savoir la création de l'autorité de contrôle et la loi fixant l'établissement des procédures aéronautiques, n'ont pu aboutir jusqu'à présent, faute d'accord au sein du gouvernement, alors qu'elles en faisaient partie intégrante.

Par ailleurs, il apparaît que les Bruxellois considèrent que la répartition des nuisances de l'aéroport issue des accords de 2008 et 2010 n'est pas suffisamment équilibrée, dans la mesure où elle a entraîné des nuisances nouvelles importantes, d'un côté, sur la zone d'Etterbeek - Auderghem - Boisfort et, de l'autre, sur les quartiers bordant le Canal.

2. Exposé du dossier

Dans ce contexte, afin de finaliser l'exécution des accords aéroportuaires, il est proposé (2.1) de mettre en oeuvre les deux parties restantes des accords, à savoir la création de l'autorité de contrôle et l'approbation de la loi fixant le mode d'élaboration des procédures aéronautiques.

Par ailleurs, afin de répondre à la demande des Bruxellois, il est proposé (2.2) de prolonger la nuit aéronautique, qui passerait de 22 à 7h (au lieu de 23 à 6h) et (2.3) de soulager le centre et le sud de la région bruxelloise, zones nouvellement survolées, via une utilisation plus équilibrée de la route dite "Zoulou".

2.1 Création de l'autorité de contrôle et fixation du mode d'élaboration des procédures aéronautiques

En vue de garantir la stabilité juridique du cadre d'exploitation des aéroports en Belgique, les accords pris par le Conseil des Ministres les 19 décembre 2008 et 26 février 2010 prévoient la fixation du mode d'élaboration de l'ensemble des procédures aéronautiques dans une loi; d'autre part la déclaration Gouvernementale du 7 décembre 2011 prévoit la création d'une Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Projet de loi relatif aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique : il s'agit d'élaborer les procédures aéronautiques permanentes et temporaires ainsi que les critères pour l'élaboration de ces procédures. Des organes de contrôle et de consultation sont créés afin de veiller à la bonne exécution du processus d'élaboration de l'ensemble des procédures aéronautiques. Par la création d'un cadre juridique aux procédures aéronautiques on permet de fixer sans contestation le mode de fonctionnement des aéroports et l'on évite l'incertitude liée aux changements perpétuels des procédures.

Projet de loi relatif au suivi et au contrôle des opérations de vol et restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et instituant l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National : il s'agit de créer une Autorité indépendante de contrôle qui aura pour but de veiller au strict respect de l'ensemble des procédures aéronautiques par tous les acteurs concernés par l'Aéroport de Bruxelles-National

2.2 Extension de la nuit aéronautique

La sélection des pistes en service à l'Aéroport de Bruxelles-National (PRS = Preferential Runway System) découle de la décision prise en Conseil des Ministres le 19 décembre 2008 : *A l'exception des heures creuses du weekend, la configuration de pistes décollage 25R, atterrissage 25R et 25L sera utilisée de manière préférentielle entre 6h et 22h59 afin de garantir la capacité maximale de l'aéroport.*

Pendant les heures creuses du samedi (16h-23h) et du dimanche (6h-16h), la configuration de pistes décollage 25R (pour les décollages vers le nord, vers l'ouest et vers la balise CIV) et 20 (pour les décollages vers le sud et l'est), atterrissage 25R et 25L sera utilisée de manière préférentielle pour autant que la demande de trafic le permette.

Pendant les nuits du lundi au vendredi, les décollages seront opérés sur les pistes 25R/20 en fonction des destinations.

Pendant les trois nuits du week-end (du vendredi au lundi), une seule piste sera utilisée pour les quelques décollages autorisés et pour tous les atterrissages (cf. § 1.1)

<i>Piste préférentielle de décollage</i>							
<i>Période</i>	<i>LU-MA</i>	<i>MA-ME</i>	<i>ME-JE</i>	<i>JE-VE</i>	<i>VE-SA</i>	<i>SA-DI</i>	<i>DI-LU</i>
<i>23h-0h</i>	25R/20	25R20	25R/20	25R20	25R	25L	20
<i>0h-1h</i>						25L ¹	20 ¹
<i>1h-2h</i>					25R ¹		
<i>2h-3h</i>							
<i>3h-4h</i>							
<i>4h-5h</i>							
<i>5h-6h</i>							
<i>Piste préférentielle d'atterrissage</i>							
<i>23h-6h</i>	25R/L	25R/L	25R/L	25R/L	25R	25L	20

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*

La définition de la plage horaire correspondant à la période de NUIT découle des dispositions légales suivantes :

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

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :
8° nuit : la période allant de 23.00 heures à 05.59 heures, heure locale;

- Arrêté ministériel du 21 janvier 2009 modifiant l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National :

Article 1er. A l'article 2 de l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National, l'alinéa suivant est ajouté : « 12° créneau horaire nocturne : l'autorisation accordée par le coordonnateur de l'aéroport de Bruxelles-National, conformément au Règlement (CEE) N° 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, d'utiliser toutes les infrastructures de l'aéroport de Bruxelles-National à une date et à une heure précises d'atterrissage et de décollage pendant la nuit, selon l'attribution faite par le coordonnateur; ».

Art. 2. Au même arrêté, modifié par l'arrêté ministériel du 27 novembre 2007, il est inséré un chapitre IVter, rédigé comme suit :

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. »

La Députation Provinciale du Brabant Flamand a modifié en date du 11 septembre 2008 l'autorisation d'exploitation accordée à Brussels Airport, en son article 2, en autorisant annuellement 16.000 vols de nuit dont maximum 5.000 décollages.

60 % des infractions aux normes de bruit bruxelloises sont constatées entre 06.00 et 07.00 heures du matin, car au niveau environnemental cette période est encore considérée comme la nuit environnementale, mais au niveau opérationnel aéroportuaire on est déjà en jour opérationnel.

La proposition est simplement de modifier la période opérationnelle qui définit les utilisations de pistes et de procédures de décollage pendant la nuit, mais de ne pas modifier

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

la période qui est visée par la limitation du nombre de vols ni par l'autorisation d'exploitation accordée par la Députation Provinciale du Brabant Flamand.

Pistes préférentielles de décollage Bruxelles-National							
<i>Période Heures locales</i>	<i>LU-MA</i>	<i>MA-ME</i>	<i>ME-JE</i>	<i>JE-VE</i>	<i>VE-SA</i>	<i>SA-DI</i>	<i>DI-LU</i>
<i>22.00-22.59</i>	25R/19	25R/19	25R/19	25R/19	25R	25L	19
<i>23.00-23.59</i>							
<i>00.00-00.59</i>							
<i>01.00-01.59</i>							
<i>02.00-02.59</i>							
<i>03.00-03.59</i>							
<i>04.00-04.59</i>							
<i>05.00-05.59</i>	25R/19	25R/19	25R/19	25R/19	25R/19	25R/19	25R/19
<i>06.00-06.59</i>							
Pistes préférentielles d'atterrissage Bruxelles-National							
<i>22.00-22.59</i>	25R/L	25R/L	25R/L	25R/L	25R/L	25R/L	25R/L
<i>23.00-05.59</i>	25R/L	25R/L	25R/L	25R/L	25R	25L	19
<i>06.00-06.59</i>	25R/L	25R/L	25R/L	25R/L	25R/L	25R/L	25R/L

2.3 Adaptation technique de la sélection des routes

Alors que les accords prévoyaient la suppression définitive de la route dite "Zoulou", qui suivait grosso modo le ring ouest de Bruxelles vers le sud, il se fait que le Secrétaire d'Etat à la mobilité a obtenu qu'elle soit maintenue dans les AIP pour être utilisée dans des circonstances exceptionnelles (vols militaires, sommets européens, etc.).

Afin de diminuer les nuisances nouvellement imposées dans la zone du Canal et dans les communes, notamment, d'Etterbeek, Auderghem et Boisfort, il est proposé de faire un usage plus équilibré de la route "Zoulou", par exemple, en y transférant les routes "Sopok" et "Yankee", selon des modalités qui auront été fixées antérieurement dans un groupe de travail convoqué par le Secrétaire d'Etat à la mobilité.

3. Analyse d'impact de la réglementation

Sans objet.

4. Organes consultatifs internes et/ou externes

Sans objet.

5. Communautés et/ou Régions

Sans objet.

6. Inspecteur des Finances

Sans objet.

7. Accord(s) préalable(s)

Sans objet.

8. Groupe de travail

Un groupe de coordination de la politique s'est réuni le 11 juin 2012 afin d'examiner la proposition d'extension de la nuit et aucun accord n'a été atteint.

Un groupe de coordination de la politique s'est réuni les 12 juin 2013, 24 juin 2013, 6 février 2014 et 2 avril 2014 afin d'examiner les projets de loi relatifs à l'autorité de contrôle et à la fixation des procédures aéronautiques.

Le Secrétaire d'Etat à la mobilité aura réuni un groupe de travail au cours de la semaine du 22 avril 2014 afin d'examiner les modalités d'utilisation supplémentaire de la route dite "Zoulou".

9. Proposition de décision

Le Conseil des Ministres approuve l'extension de la nuit opérationnelle déterminant l'utilisation des pistes et procédures SID de décollages à Bruxelles-National à la période horaire locale de 22.00 heures à 06.59 heures selon le tableau repris supra, étant entendu que l'extension de la période nuit ne modifie pas les plafonds de vols de nuit définis par année civile, cette extension n'influençant que le choix des pistes et des procédures utilisées.

Le Conseil des Ministres approuve les deux avant-projets soumis relatifs à l'autorité de contrôle et aux procédures aéronautiques. Ceux-ci peuvent être déposés en urgence auprès de la Chambre des Représentants comme propositions de lois.

En complément de l'exécution des accords aéroportuaires de 2008 et 2010, le Conseil des Ministres charge le Secrétaire d'Etat à la mobilité d'adapter la sélection des routes de décollage afin de diminuer les nuisances nouvellement imposées dans la zone du Canal et dans les communes, notamment, d'Etterbeek, Auderghem et Boisfort, via un usage plus équilibré de la route "Zoulou", selon les modalités fixées par le groupe de travail visé ci-dessus.

10. Membres du Gouvernement introduisant le dossier

J. MILQUET
Ministre de l'Intérieur

M. WATHELET
Secrétaire d'Etat à la Mobilité