



Service public fédéral  
Mobilité et Transports

**Cellule d'appui du Président**

City Atrium  
Rue du Progrès 56  
local  
1210 Bruxelles  
Tél. 02 277 31 11 - Fax 02 277 40 05

Note à Madame la Chef de Cabinet

**Votre contact**  
Laurent Ledoux Président du Comité de  
Direction

Tél. : 02/277.33.94 - Fax :  
Gsm :  
e-mail : laurent.ledoux@mobilite.fgov.be

Numéro d'entreprise 0 308 357 852

métro : Rogier  
train : Gare du Nord  
arrêt de bus et de tram : Rogier  
parking vélo gardé : Gare du Nord

Votre courrier du : Vos références : Nos références : Annexe(s) : Bruxelles le :

03/07/2015

Madame la Chef de Cabinet voudra bien trouver ci-dessous une note sur le dossier des B777.

Il s'agit à nouveau d'un dossier problématique qui couve depuis longtemps et qui est susceptible de sortir à tout moment (des articles ont été publiés dans la presse l'année passée, sous le cabinet précédent).

La position de l'administration de la DGTA a toujours été claire sur ce dossier (refus pour raisons d'illégalité par rapport aux normes fédérales comme cela est détaillé au point 2, créant ainsi un précédent et un traitement préférentiel pour une compagnie aérienne – Aérologic, joint-venture entre DHL Express et Lufthansa Cargo - que d'autres compagnies pourraient, soit attaquer, soit utiliser pour demander les mêmes avantages).

Cependant, comme dans d'autres dossiers, le DG de l'époque, Frank Durinckx, n'a pas relayé les préoccupations de son administration au cabinet d'alors. Malgré l'avis négatif motivé de ses services, il a autorisé ces vols au travers d'un email, qui, il n'est pas inutile de le préciser, a été rédigé alors par Geoffroy Robert de Belgocontrol (voir point 3).

Vu que la RBC est en train d'attaquer l'Etat Fédéral de diverses façons quant au non-respect des normes régionales (voir point 1), il convient d'être attentif quant à ce dossier et de veiller à ce que le cabinet prenne une position en connaissance de cause.

## 1. Background juridique

Hormis les vols exonérés, tout avion à réaction subsonique civil doit satisfaire aux articles 4 et 5 de L'Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National s'il veut opérer à l'aéroport de Bruxelles National.

L'Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National expose à l'article 4 § 1<sup>e</sup>: *Sauf mouvements exonérés, et sauf cas exceptionnel dûment motivé par l'exploitant de l'avion auprès du Directeur général de la Direction générale Transport aérien ou son délégué, dans les deux jours ouvrables suivant le vol, la quantité de bruit maximale par mouvement d'avion à réaction subsonique civil est fixée, en ce qui concerne les décollages :*

1° pour la tranche horaire entre 23 h et 5 h 59, à 8,0, excepté pour l'année 2009 où la quantité de bruit maximale est fixée à 12;

2° pour la tranche horaire entre 6 h et 6 h 59, à 12,0;

3° pour la tranche horaire entre 7 h et 20 h 59, à 48,0;

4° pour la tranche horaire entre 21 h et 22 h 59, à 24,0.

§ 2. Pendant une période transitoire de cinq ans à partir de l'entrée en vigueur du présent arrêté, le § 1<sup>er</sup>, 3° et le § 1<sup>er</sup>, 4°, du présent article ne sont pas applicables aux avions qui ont opéré à l'aéroport de Bruxelles-National au cours de l'année précédant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

§ 3. Des décollages excédant le quota fixé pour la tranche horaire entre 21 h et 22 h 59 sont permis, pour autant que la quantité de bruit maximale par mouvement n'excède pas 26,0 et à raison d'un maximum de 3 %, sur une base annuelle, de l'ensemble des décollages opérés sur l'aéroport pendant cette tranche horaire. "

*pour le cas  
des B777*

§ 4. Des décollages excédant le quota fixé pour la tranche horaire entre 23 h et 5 h 59 sont permis pour les avions qui ont opéré à l'aéroport de Bruxelles-National au cours de l'année précédant l'entrée en vigueur du présent arrêté pour autant que la quantité de bruit maximale par mouvement n'excède pas 12,0 et avec une limite maximale de 200 décollages par an.

Art. 3. § 1<sup>er</sup>. Pour les mouvements d'avions à réaction subsoniques civils, la quantité de bruit par mouvement (QM) est calculée comme suit à une décimale près :

$$QM = 10 \left( \frac{B - 85}{10} \right),$$

où la variable B représente :

1° pour tout atterrissage : le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, moins 9 EPNdB;

2° pour tout décollage : la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés d'un avion en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse maximale de décollage, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° annexe 16 de l'OACI : le volume 1, 2ème partie de l'annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944;

...

Cet Arrêté Ministériel a été pris sur base de l'Arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National.

Notamment :

Art. 5. ...

§ 3. Les restrictions d'exploitation basées sur les performances opérationnelles se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification de l'annexe 16, volume 1, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile Internationale.

Cet AR est une transposition de la DIRECTIVE 2002/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

Notamment :

Article 4

Règles générales relatives à la gestion du bruit des aéronefs

...

4. Les restrictions d'exploitation basées sur les performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale.

Voir également les liens vers les arrêtés du C.E. (20 mai 2015 et 28 mai 2015) sur les amendes de Bruxelles :

<http://www.raadvanstate.be/Arrets/231000/200/231279.pdf>

<http://www.raadvanstate.be/Arrets/231000/300/231363.pdf>

<http://www.raadvanstate.be/Arrets/231000/300/231364.pdf>

## 2. Analyse du Service Espace aérien de la DGTA en 2013

En septembre 2013 l'analyse du Service espace aérien de la DGTA expose :

...Dans l'intervalle, la DGTA a examiné les possibilités juridiques de prendre l'« actual » take-off weight comme base du niveau de bruit, voire d'adapter la réglementation dans cette optique. Cette option se heurte toutefois à plusieurs obstacles:

1. L'OACI ne reconnaît qu'une seule méthode de mesure du bruit des aéronefs, la mesure déterminée sur la base du maximum take-off weight (Annexe 16), mesure internationalement reconnue et appliquée.

2. la décision du Conseil des Ministres du 19.12.2008 est basée sur la note du 17.12.2008 qui énonce expressément que les restrictions d'exploitation sont hors du ressort direct du Gouvernement fédéral parce que « la réduction à la source du bruit des avions est relative à la certification acoustique des appareils or les normes de certifications sont définies par

! →  
f de  
mesure  
take off  
weight

l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale» (point 4) de la note au Conseil des Ministres du 17.12 2008 - Stabilité juridique). La méthode de référence est ainsi posée et présentée au Conseil des Ministres dans son ensemble; toute remise en question pose le risque d'entraîner une reconsidération de l'ensemble des décisions prises dans ce cadre.

3. entretemps, la réglementation européenne a repris et consacré comme référence la méthode de l'Annexe 16 OACI, la rendant ainsi directement obligatoire en droit belge comme seule et unique méthode de certification acoustique des aéronefs (règlement (UE) 748/2012). L'EASA ne reconnaît donc qu'une seule valeur comme légale et certifiée, celle basée sur la

MTOW.

*Nonc tope off weighe*

4. en outre, dans le domaine des restrictions d'exploitation, toute décision est soumise au respect de 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.

Les arrêtés belges de 2003 et 2004 sur les restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National en sont d'ailleurs la transposition et l'application au niveau fédéral. Or, l'article 4 § 4 de cette directive rappelle sans ambiguïté que " Les restrictions d'exploitation basées sur les performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume I, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale.

**Si la Belgique modifie sa réglementation pour s'écarter de la seule méthode de certification reconnue par l'OACI et l'Union européenne, ce serait en violation de cette disposition, qui est suffisamment claire et précise pour pouvoir être invoquée directement par un particulier (ou les autres opérateurs).**

**5. Monsieur le Secrétaire d'Etat a toujours donné comme position de s'en tenir à la stricte exécution des accords de 2008 et 2010. Or la demande dévie avec évidence de cette position. Le risque politique n'est pas du ressort de la DGTA, mais il faut au moins souligner le risque plus que probable en matière de contentieux (le risque est évident de perdre devant les tribunaux vu ce qui précède) et les conséquences probables pour l'Etat.**

### 3. Décision du DG de la DGTA de l'époque, Frank Durinckx

Le 10 octobre 2013 l'Inspection aéronautique a reçu en copie un courriel de BELGIUM SLOT COORDINATION vzw, transmettant un courriel de M. Frank DURINCKX, directeur général de la DGTA et autorisant les opérations de nuit des B777 de AEROLOGIC sur base d'un document de l'administration de l'aviation civile allemande, Luftfahrt-Bundesamt, attestant de la certification acoustique des appareils à une masse maximale au décollage inférieure :

Monsieur Hocq,

Suite à l'attestation reçue de la LBA (Luftfahrt-Bundesamt) en annexe, nous confirmons que le quota de bruit (QC) au décollage des B777-F d'Aerologic GmbH immatriculés D-AALA, D-AALB, D-AALC, D-AALD, D-AALE, DAALF, D-AALG et D-AALH est de 7.7 lorsque la masse maximale de décollage (MTOW) est limitée à 312.978 kg.

Dans ces conditions et suite aux instructions reçues du Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité, ces appareils sont autorisés à opérer à la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.

Bien à vous.

Frank Durinckx

Dans sa lettre datée du 23 août 2013. M. Martin KAISER, Principle Flight Operations Inspector of Aerologic GmbH de la LBA indique :

...

*The applicable noise levels for the Boeing 777-F have been determined in accordance with ICAO Annex 16, Chapter 4 and are certified within the TCDSN EASA.IM.A.003.*

...

*We can confirm that the applicable mass limits to maintain ICAO Annex 16, Chapter 4 supplemental noise levels could be determined as follows :*

Maximum Actual Takeoff Mass 312.978 kg (EASA Record No. A10072)

Maximum Actual Takeoff Mass 299.370 kg (EASA Record No. A10071)

Maximum Actual Landing Mass 260.815 kg (EASA Record No. A10080)

The German federal Aviation Office (LBA) would accept the following operational noise levels corresponding to the maximum actual takeoff and landing mass limitations :

Flyover : 89,4 EPNdB / 99,8 EPNdB (EASA Record No. A10072, MTOM 321.978 kg)

Lateral : 98,3 EPNdB / 102,1 EPNdB (EASA Record No. A10072, MTOM 321.978 kg)

Approach : 99,7 EPNdB / 105,0 EPNdB (EASA Record No. A10080, MTOM 260.815 kg)

The Night Curfew QC (Quiet count) calculation for Brussels is defined in the reference document as  $QC = 10^{[(G-85)/10]}$ , whereby "G" equals either :

- For takeoff : half the sum of the certified fly-over and sideline noise levels in EPNdB of the aircraft at its maximum takeoff mass;
- For landing: the certified approach noise level in EPNdB of the aircraft at its maximum landing mass, minus 9 EPNdB.

This means, that provided the takeoff masses as listed in the EASA Record No. A10072 and landing masses as listed in the EASA Record No. A10080 are maintained, the QC 8 limit will not be exceeded.

These calculated QC-values are confirmed by the letter dated July 15th, 2013 from the Boeing Company.

Les informations reprises sur les listes de vol de **BRUSSELS AIRPORT COMPANY** montrent pour les huit appareils B77F d'AEROLOGIC enregistrés DAALA, DAALB, DAALC, DAALD, DAALE, DAALF, DAALG, DAALH, un QCD, quota de bruits au décollage enregistré dans la base de données centrale de BRUSSELS AIRPORT COMPANY de 7.7 et un QCA quota de bruit à l'atterrissage de 3.7.

Ces données acoustiques enregistrées dans CDB sont conformes à celles proposées dans le courrier de la LBA dd. 23 août 2013 ainsi que dans l'EASA TYPE CERTIFICATE DATA SHEET FOR NOISE No. EASA.IM.A.003 for Boeing 777 EASA Record No. A10072.

Mais des données acoustiques ne correspondent pas aux données indiquées sur les certificats acoustiques des appareils délivrés par la LBA. La DGTA dispose du certificat acoustique des appareils D-AALA à D-AALF. Le certificat acoustique du D-AALH est manquant au dossier. Sur ces certificats acoustiques, La MTOM est bien de 347814 kg, MLM de 260800kg et les mesures de bruits au décollage (Take Off) de 92,7, latéral (Sideline) de 97,9 et d'approche (Approach) de 100,3 EPNdB.

AEROLOGIC effectue trois rotations par semaine les mardi, mercredi et jeudi avec leurs B77F depuis le 5 novembre 2013. Le vol d'arrivée BOX116 Leipzig-Bruxelles et le départ subséquent BOX117, Bruxelles-Leipzig. (Le code OACI de l'aéroport de Leipzig est EDDP et celui de Bruxelles, EBBR.) L'heure d'arrivée du vol BOX116 varie mais le départ du vol BOX117 est toujours planifié à 23h30 locales.

Le 29 juillet 2014, lors d'un contrôle spécifique, l'Inspection aéronautique a vérifié auprès de DHL Aviation et d'Aerologic que la Masse Maximale au décollage de ces appareils appliquée aux départs de Bruxelles-National était bien limitée à 312.978 kg. Ce point a aussi été vérifié lors des inspections SACA 2014-0294 du 02/12/2014 et 2015-0122 du 07/04/2015.

Il n'en reste pas moins que ces vols contreviennent aux réglementations en vigueur comme cela est détaillé au point 2 ci-dessus (position de la DGTA).

Laurent Ledoux  
Président du comité de Direction  
SPF Mobilité et Transport