



Projecteurs sur
Venise

Connector
en phase finale

Dossier
bruit
parlons-en

Chères **Voisines**, Chers **Voisins**,



Vous tenez entre les mains la première édition du «connect», le magazine de Brussels Airport. Ce magazine a pour objectif de vous présenter toutes les actualités de notre aéroport mais aussi un descriptif de nos activités les plus récentes et de nos projets futurs.

Nous veillons quotidiennement à entretenir les meilleures relations avec nos clients et nos partenaires. Il nous a semblé essentiel de consolider les relations avec nos voisins les plus proches mais aussi les plus

éloignés via ce support qui reste le moyen le plus direct de nouer avec notre voisinage un contact privilégié.

Dans la présente édition, vous trouverez un dossier spécial «Bruit» dédié au dossier de dispersion et au plan de survol. En effet, nous sommes conscients des débats passionnés suscités au cours des derniers mois par ces questions. Il est donc important de savoir que la fixation des normes de vent et celle des routes aériennes ainsi que la décision quant à l'utilisation des pistes, relèvent d'une compétence fédérale. Brussels Airport plaide depuis toujours pour une réglementation aéroportuaire harmonisée et pour une approche équilibrée qui tient compte de l'importance de l'aéroport et des compagnies aériennes en tant qu'acteur économique et en tant que pourvoyeur d'emplois mais aussi qui prend en considération les impacts des activités sur les riverains.

Au cœur de l'Europe, Brussels Airport joue un rôle essentiel pour l'économie de notre pays. En plus des 60 000 emplois directs et indirects existants à l'aéroport, il y a un potentiel de 10 000 emplois supplémentaires pour les prochaines années. Vous découvrirez quelques métiers insolites au sein de l'aéroport au fil de ces pages. Brussels Airport a également la responsabilité d'offrir un cadre à la fois sécurisé, efficace et agréable à ses passagers. Nous voulons que leur expérience à l'aéroport, depuis le passage dans le terminal, jusqu'à l'arrivée à destination, en Belgique ou à l'étranger, reste inoubliable. Les personnes travaillant sur le site de Brussels Airport veillent chaque jour à ce que les passagers s'y sentent chez eux, la convivialité restant notre principale motivation. Le projet Connector participe intégralement à cet objectif.

Brussels Airport est en plein développement et il est essentiel que nos projets puissent se réaliser en dialogue avec nos voisins. Nous espérons que ce «connect» qui vous sera adressé régulièrement, nous permettra de rester connectés.

Je mets un point d'honneur à poursuivre notre échange au travers de ce magazine dont je vous souhaite une agréable lecture.

Je vous souhaite également de merveilleuses fêtes et une excellente année 2015.

Arnaud Feist

Arnaud Feist
CEO
Brussels Airport Company

Concertation avec les communes riveraines

L'aéroport s'étend sur le territoire des communes de Steenokkerzeel, Zaventem, Machelen-Diegem et Kortenbergh. D'éventuels travaux, comme l'aménagement d'un parc solaire, peuvent avoir une incidence sur la bonne marche des activités quotidiennes de ces communes. Inversement, des chantiers réalisés dans les communes peuvent aussi parfois perturber les opérations aéroportuaires. Citons l'entretien des voiries limitrophes ou l'installation de hautes grues de chantier.

Nous estimons important d'aborder ensemble ces questions et d'en débattre. Une réunion de concertation bilatérale a lieu trois à quatre fois par an avec ces quatre administrations communales. C'est aussi l'occasion d'échanger sur des thèmes généraux comme les contours de bruit ou l'approche en matière de mobilité.

Régulièrement, des forums plus grands sont organisés permettant une consultation élargie avec les autres communes survolées. Pour Brussels Airport c'est une façon d'expliquer ses activités de manière transparente et de trouver la meilleure solution en concertation avec les communes concernées.



Connector en phase finale



Le Connector sera la réalisation la plus marquante des dix dernières et des prochaines années à Brussels Airport. Ce bâtiment sera bientôt le centre névralgique de l'aéroport.

Aujourd'hui, le fameux tunnel entre le terminal et la jetée A, et la nécessité des déplacements verticaux par escalators ou ascenseurs, sont ressentis comme un inconfort par de nombreux passagers.

Le Connector offrira une expérience nouvelle et améliorée à tous les voyageurs qui pourront se rendre directement à la porte d'embarquement de leur vol à la jetée A ou B, tout en profitant de la vue imprenable sur les pistes.

Le bâtiment comprendra une plateforme centralisée pour les contrôles d'accès, de sûreté et aux frontières qui sera utilisée par tous les passagers en route vers une destination Schengen ou non Schengen. Cette configuration augmentera nettement l'efficacité du contrôle des bagages à main et des passagers qui s'effectuera plus aisément.

Le bâtiment intégrera également un espace commercial entièrement revu et modernisé. Les passagers pourront s'arrêter un instant pour se restaurer ou boire un verre avant d'embarquer, tout en admirant le ballet des avions sur le tarmac.

En concevant ce nouveau bâtiment, Brussels Airport s'est également penché sur des solutions de climatisation et de chauffage respectueuses de l'environnement. Celles-ci

i

32 850 m²

ESCALATORS

4 000 m³ DEBÉTON

2 000 tonnes D'ACIER

4 600 m² DE BAIES VITRÉES


 Réservoir d'eau de pluie
670 000 LITRES

← LONGUEUR 200 m →

5 000 m²
POUR LE CONTROLE DE SÛRETÉ

seront assurées par stockage géothermique (SGT), une technique qui consiste à stocker l'énergie sous forme de chaleur ou de froid dans le sol.

Ce chantier est un défi de taille étant donné que les travaux se déroulent au milieu d'un aéroport international en pleine activité, qui doit rester constamment en service sans que les passagers en subissent les désagréments. L'inauguration du bâtiment est prévue au premier semestre 2015.



ENVIE D'EN SAVOIR PLUS OU DE SUIVRE L'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU CONNECTOR ?
<http://www.brusselsairport.be/fr/corporate/connector/connhome/>

Bien que la compétence des routes aériennes est du ressort du fédéral et ne relève pas de la responsabilité de Brussels Airport, nous cartographions avec soin tant les niveaux sonores aériens que le bruit généré sur notre propre territoire. Saviez-vous que le nombre de personnes potentiellement gênées par le bruit aérien a diminué de 66% depuis 2000 ?

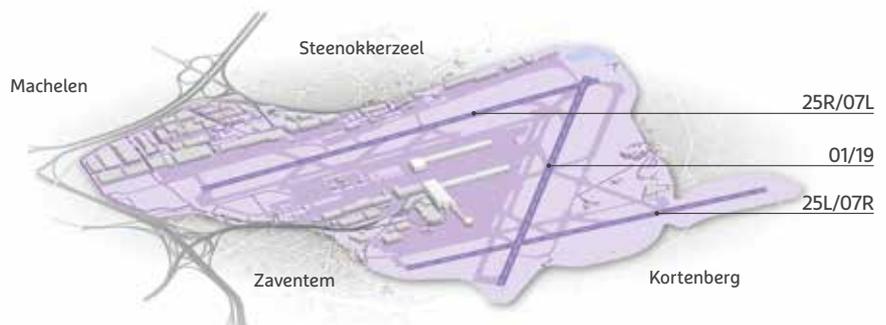


Le bruit aérien est le bruit émis par les avions **pendant leur survol** de l'aéroport à l'arrivée et au départ tandis que le **bruit au sol** est celui de toutes les activités qui ont lieu sur le **territoire de Brussels Airport**.

Décollage et atterrissage

Situé au nord-est de Bruxelles, Brussels Airport s'étend sur le territoire des communes de **Steenokkerzeel, Zaventem, Machelen-Diegem** et **Kortenberg**. Nous disposons de trois pistes de décollage et d'atterrissage entièrement équipées. Une piste pouvant être utilisée dans les deux directions, on peut en théorie y décoller et y atterrir de six manières différentes. Les atterrissages et décollages s'effectuent de préférence contre le vent. En cas de vent violent, c'est même la seule possibilité.

Le schéma d'utilisation préférentielle des pistes est **imposé par l'État fédéral**. Il préconise la **piste à privilégier** au décollage et à l'atterrissage à un moment donné. Le schéma actuel prévoit d'utiliser d'une part la piste 25R en journée (de 6 à 23h) pour le décollage, d'autre part les pistes 25R et 25L pour les atterrissages (fig. 1), sauf le samedi après 16h et le dimanche avant 16h. Durant ces plages horaires, les pistes 25R et 19 sont invariablement utilisées par les vols au décollage. Les vols de nuit (23h à 6 h) du lundi au jeudi suivent cette dernière configuration.



Enfin, une seule piste est utilisée durant les nuits du vendredi au dimanche : la piste 25R la nuit du vendredi au samedi, la piste 25L la nuit du samedi au dimanche et la piste 19 la nuit du dimanche au lundi.

Si ces pistes privilégiées ne sont pas disponibles, par exemple pour cause de conditions météo ou de travaux de maintenance, on utilisera une **piste alternative** (fig. 2 et 3). Le choix de la piste à utiliser revient à la direction du contrôle aérien compétente, Belgocontrol.

Encourager l'utilisation d'appareils plus silencieux

Tous les appareils ne sont pas libres de décoller ou d'atterrir à Brussels Airport à n'importe quel moment de la journée. Un «quota count» (QC, quantité de bruit) est calculé pour chaque avion à l'atterrissage et au décollage, sur la **base** de son **certificat acoustique**. Ce QC est un indice des nuisances

sonores générées par le type d'avion. Plus l'appareil est bruyant, plus haute la valeur QC. En fonction de l'heure, des appareils dont la valeur de bruit dépasse un certain QC ne sont pas autorisés à Brussels Airport. Depuis le 25 octobre 2009, les appareils dont le QC excède 8 sont en principe interdits d'atterrissage ou de décollage à Brussels Airport durant la nuit. Entre 6h00 et 7h00, ce seuil est porté à 12. Des limites similaires sont aussi appliquées pour les autres périodes.

Grâce à ces limites d'exploitation, les appareils les plus bruyants sont interdits à l'aéroport. En outre, Brussels Airport Company applique des **redevances plus élevées** aux mouvements des **avions bruyants** ou pendant les périodes où l'exposition au bruit est problématique (de nuit). Les compagnies aériennes sont ainsi financièrement incitées à utiliser des appareils plus silencieux pour leurs vols vers Bruxelles.

Bruit

Impact sur les environs à la baisse

“ L'évolution vers une flotte toujours plus moderne, l'amélioration du taux d'occupation et la diminution du nombre de vols jouent un rôle important dans la baisse de l'impact sonore. ”

Moins de vols pour des nuits plus silencieuses

Ces dernières années, Brussels Airport a déployé un arsenal de mesures pour lutter contre les nuisances sonores nocturnes. Depuis le début de leur mise en œuvre en 2001, les **seuils QC** ont été **ramenés** progressivement de 20 à 8. En 2008, la limite appliquée au nombre de vols de nuit par an a été réduite de 36% à maximum 16 000 créneaux de nuit, dont max. 5 000 au décollage. Grâce à la conjonction de ces deux mesures, le nombre de vols nocturnes a diminué

et la plupart des appareils bruyants ont été systématiquement bannis de la flotte nocturne. Nous avons aussi instauré les **nuits calmes le week-end**. Plus aucun vol ne peut être planifié entre 1h00 et 6h00 du vendredi au samedi, ainsi qu'entre 0h00 et 6h00 du samedi au dimanche et du dimanche au lundi. Depuis 2011, les compagnies aériennes qui continuent à utiliser des appareils anciens et bruyants doivent payer une redevance supplémentaire de 75%.

Mesurer, c'est savoir

Chaque année, la KU Leuven calcule l'incidence sonore des activités aéroportuaires sur les zones riveraines. Les contours de bruit donnent une indication du nombre de personnes potentiellement gênées par le bruit des avions sur une année. Au cours des dernières années, le nombre d'habitants « **potentiellement gênés** » par le bruit des avions est passé de presque 34 000 en 2000 à moins de 12 000 en 2013, soit un **recul de quelque 66%**.

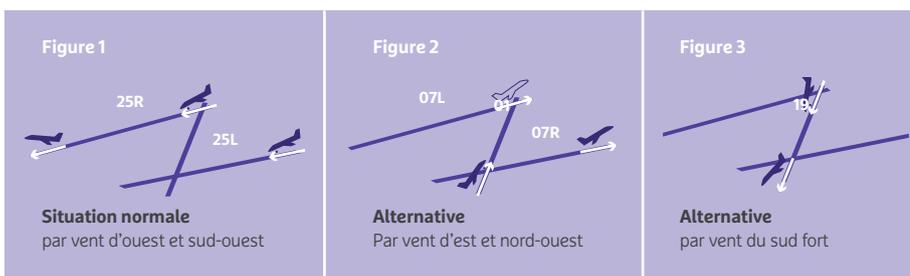
La modernisation de la flotte aérienne (plus silencieuse), l'optimisation du taux d'occupation et la diminution du nombre de mouvements (nocturnes) sont autant d'éléments essentiels à la réduction de l'impact sonore.

Un cadre légal stable s'impose

Les routes aériennes vers et depuis Brussels Airport ont fait l'objet de nombreux débats ces derniers mois. Dans cette matière, Brussels Airport préconise d'entamer le dialogue afin d'instaurer un **cadre juridique stable** pour l'utilisation des pistes et pour les routes aériennes.

Deuxième pôle de croissance économique du pays, Brussels Airport est pourvoyeur de plus de **20 000 emplois directs** et de **40 000 emplois indirects**. L'aéroport recèle même un gisement de **10 000 emplois supplémentaires** s'il poursuit sur sa lancée.

Brussels Airport plaide dès lors pour une réglementation aéroportuaire harmonisée dans le respect d'une approche équilibrée, tenant compte de l'importance économique de l'aéroport et des compagnies aériennes ainsi que de l'impact sur les riverains.



ENVIE D'EN SAVOIR PLUS ? LISEZ L'INTÉGRALITÉ DU CHAPITRE CONSACRÉ AU BRUIT DANS NOTRE RAPPORT ENVIRONNEMENTAL : www.brusselsairport.be/fr/env/year_report/

Venise

Flaner sur l'eau



BRUSSELS AIRPORT, C'EST PLUS DE 200 DESTINATIONS À VOTRE PORTÉE. CHAQUE NUMÉRO DE CE MAGAZINE EN METTRA UNE À L'HONNEUR.

UNE SUPERFICIE DE **414,6 km²**

270 843



50 000
TOURISTES/JOUR

118 îlots séparés par des canaux et reliés par des ponts.



Venise, une ville portuaire du nord-est de l'Italie.

La Cité des Doges s'étend sur un archipel de 118 îlots reliés par un réseau de 150 canaux. Cette destination populaire à l'architecture flamboyante fut pendant plus de mille ans une Cité-État indépendante, jusqu'à sa conquête par Napoléon à la fin du XVIII^e siècle. La Sérénissime est un haut lieu de la culture. Chacun y trouvera son bonheur : une balade romantique en gondole au fil de l'eau de la lagune, l'impressionnante place Saint-Marc et sa basilique, le carnaval de Venise, les maisons et palais somptueux le long du Grand Canal, le pont de Rialto et son marché animé.

Au départ de **Brussels Airport**, il y a plusieurs vols par jour à destination de Venise :

Brussels Airlines
Venise Marco Polo

✈ 17x par semaine

Vueling
Venise Marco Polo

✈ 5x par semaine

Ryanair
Venise Treviso

✈ 7x par semaine

“ Venise est une ville où il faut séjourner. C'est seulement en s'y perdant qu'on peut découvrir son âme. ”

Le centre de Venise est interdit aux voitures. Pour se déplacer, on prend le Vaporetto, le bateau-bus. Mais Venise se découvre avant tout à pied. Empruntez ses célèbres ponts pour aller d'un îlot à l'autre. Pourquoi ne pas vous laisser tenter par les bateaux-taxis ou les bateaux-limousine VIP ?

Pour visiter les principales curiosités en évitant la toute grande foule, levez-vous aux petites heures et allez flâner en ville entre 6 à 8 heures du matin. La lumière de l'aube, les canaux, la ville qui sort doucement de sa torpeur. Prenez un petit-déjeuner à l'italienne dans un bar. Demandez un espresso ou un cappuccino servi avec des croissants, avant de partir vous perdre dans les venelles. Que du bonheur !



“ C'est au petit matin et tard le soir que la ville est la plus belle. Quand les touristes d'un jour n'ont pas encore débarqué ou sont déjà partis, on a la basilique Saint-Marc rien que pour soi. ”



Brussels Airport accueille chaque année de nombreux chefs d'État et de gouvernements étrangers. Les commissaires européens et ministres des affaires étrangères aussi se rendent régulièrement à Bruxelles ou à l'étranger pour assister à des réunions internationales. Dès lors notre service Protocole est l'un des plus fréquentés au monde.

La rapidité, la discrétion et la résistance au stress sont des qualités indispensables aux collaborateurs du service Protocole. Les jours d'affluence, quand plusieurs réunions officielles se télescopent, il n'est pas rare de voir y défiler jusqu'à 100 VIP par jour. Le service Protocole prend en charge tout le processus d'enregistrement selon une procédure accélérée.

Les VIP se rendent ensuite au tarmac en passant par une plateforme de screening

de sûreté séparée. Ceci leur permet de gagner un temps précieux entre deux réunions internationales.

Les vols des hauts dignitaires sont planifiés en étroite collaboration avec le SPF Affaires étrangères. Les compagnies aériennes elles-mêmes sont averties à l'avance de la présence de personnalités à bord.

Les membres de la famille royale empruntent aussi régulièrement les vols commerciaux via le service Protocole, excepté le roi Philippe qui transite toujours par l'aéroport militaire de Melsbroek.

En 2015, le service Protocole prendra ses quartiers dans un bâtiment plus spacieux qui offrira un confort renforcé pour tous les passagers VIP et les collaborateurs du service protocolaire.



Visites guidées

Chaque année, Brussels Airport attire environ 20 000 visiteurs, et pas seulement les fans d'aviation. Pour découvrir les coulisses de l'aéroport, inscrivez-vous en groupe pour une visite guidée du terminal suivi d'un tour en bus sur le domaine aéroportuaire.

Envoyez un e-mail à guidedtours@brusselsairport.be
Plus d'infos sur http://www.brusselsairport.be/fr/b2b/guided_tours/

Barista chez Autogrill

Kristina de Kampenhout travaille depuis neuf ans à l'aéroport, chez Autogrill. Elle a exercé pendant un an au Stella Artois Café dans le hall des arrivées, mais depuis que le Java Coffee Bar y a ouvert ses portes il y a 8 ans, c'est là qu'elle a trouvé sa place. 'Au Java, j'y suis, j'y reste', lance Kristina en riant. 'J'aime ce métier et le café, c'est ma passion.'

Avec deux autres collègues par équipe, Kristina prépare le café pour les milliers de voyageurs et les personnes venues chercher des amis et de la famille.

'En moyenne, on sert de 300 à 350 clients par shift. Ça ne désemplit jamais. Le matin de 7h30 à 11h, tout le monde est sur le pont. C'est ça qui est amusant : avant d'avoir le temps de dire ouf, la journée de travail est terminée. Je ne suis pas faite pour un travail de bureau.'



Chaque matin, dès l'aube, le même rituel se répète : préparer la caisse, garnir le comptoir de gâteaux du jour et de salades fraîches, mettre tout en place, nettoyer la machine à café. 'Vers 5h, les premiers passagers arrivent. Chaque jour réserve son lot de surprises. Il n'est pas rare, par exemple, de voir les passagers venus d'Afrique chanter et danser quand ils retrouvent leur famille ou leurs amis. Nous faisons un petit peu partie de leur bonheur', s'amuse Kristina.

Pendant une formation intensive de six jours, Kristina a appris à devenir une véritable barista. 'Nous ne nous contentons pas d'appuyer sur un bouton pour faire du café. Nous préparons un véritable café à l'italienne : on moule les grains, on tasse la mouture, on prépare une mousse de lait parfaite, etc. Quand les clients me disent que je mets du 'cœur dans mon café', je me dis que la journée a été bonne', conclut-elle, rayonnante.

ENVIE DE TRAVAILLER À L'AÉROPORT ?
www.brusselsairport.be/fr/jobs



Passagers **spéciaux**

l'arrivée des athlètes et de la flamme olympique

Brussels Airport mène aussi de nombreuses actions de sponsoring vis-à-vis des communes riveraines, du personnel de l'aéroport et de quelques partenaires externes. Les projets que soutient l'aéroport ont un lien évident avec les activités aéroportuaires et les secteurs qui lui sont proches : le voyage, la protection de l'environnement ou les organisations à vocation sociale.

Parmi les initiatives parrainées par Brussels Airport, citons l'arrivée des athlètes des Special Olympics le 9 septembre. Du 8 au 21 septembre, quelque 2 000 sportifs déficients mentaux de 58 pays ont donné le

meilleur d'eux-mêmes aux Jeux européens des Special Olympics à Anvers.

Brussels Airport a parrainé l'arrivée de ces sportifs internationaux, et des bénévoles qui les accompagnent. Pour la première fois, la flamme olympique a été accueillie à l'aéroport, un moment émouvant pour la communauté aéroportuaire entière. La flamme olympique a ensuite été relayée par plusieurs athlètes sur un parcours de 5 km du hall des arrivées en direction du centre de Zaventem en passant par le bout de la piste 01. Des collaborateurs enthousiastes ont couru aux côtés des athlètes ou étaient postés le long du parcours pour les encourager.

Rénovation de la piste 25L/07R

L'an prochain, Brussels Airport va réaliser des travaux de grande ampleur sur une de ses pistes d'atterrissage et de décollage. Les travaux de rénovation et de maintenance de la piste 25L/07R débuteront en mai 2015 et dureront de 4 à 5 mois. Les deux autres pistes feront aussi l'objet de travaux similaires au cours des prochaines années.

Une rénovation en profondeur de l'infrastructure des pistes de l'aéroport s'impose tous les 30 ans dans l'intérêt de la sécurité du trafic aérien. Brussels Airport planifie les travaux de façon à limiter l'impact sur la capacité et l'utilisation préférentielle des pistes.

Plus de détails dans le prochain numéro de « connect ». Les riverains seront avertis par voie de presse, sur le site internet de Brussels Airport et sur les réseaux sociaux.

Exploitant d'aéroport et apiculteur ?

Saviez-vous que nous élevons des abeilles à l'aéroport ? Le 27 mai, nous avons en effet fait installer deux ruches. Chaque ruche abrite environ 50 000 ouvrières, 5 000 faux-bourdon et 1 reine. Nous contribuons ainsi à préserver la population d'abeilles dans notre pays. Les abeilles jouent en effet un rôle indispensable dans la pollinisation des plantes et donc aussi dans notre approvisionnement alimentaire.

Brussels Airport n'élèvera pas elle-même les abeilles. L'élevage est assuré par un apiculteur d'une entreprise spécialisée. L'on s'attend à ce que les ruches produisent de 15 à 60 kg de miel, en fonction des conditions météorologiques et de la quantité de nectar trouvée par les abeilles. Mais les abeilles et les avions, font ils bon ménage ?

Contrairement aux oiseaux, les insectes ne représentent en soi aucun danger pour les avions. Seul l'essaimage peut s'avérer dangereux. C'est la raison pour laquelle l'apiculteur vérifie deux fois par mois que la reine est encore en forme et qu'elle maîtrise sa



colonie. Si ce n'est pas le cas, elle est remplacée par une reine plus jeune. Ce remplacement a de toute façon lieu après deux ans.

En Belgique, aucun oiseau ne se nourrit d'abeilles. Les ruches n'attirent donc pas les oiseaux.