



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

PLATEFORME DE CONCERTATION

RAPPORT DE SYNTHÈSE

11/07/2023



www.mobilif.belgium.be

.be

Table des matières

Glossaire	6
Avant-propos du Modérateur – Monsieur Jan HAUTEKIET	9
Avant-propos du Président – Monsieur Koen MILIS	11
1. Notice méthodologique.....	13
1.1 Contenu du rapport de synthèse.....	13
1.2 Jugement déclencheur	13
1.3 Feuille de route politique	14
1.3.1 Accord de gouvernement	14
1.3.2 Notes de politique générale	15
1.4 Composition de la Plateforme.....	17
1.5 Présidence et Modération de la Plateforme	19
1.5.1 Présidence	19
1.5.2 Modération.....	19
1.6 Réunions de la Plateforme	20
1.7 Echanges sur un Règlement d'Ordre Intérieur et remarques sur le fonctionnement de la Plateforme.....	22
1.8 Approche équilibrée	23
2. Résumé des exposés.....	25
2.1 Plateforme #1 : 30 septembre 2021.....	25
2.2 Plateforme #2 : 21 février 2022.....	27
2.2.1 Présentation 1 : DG MOVE (Commission européenne).....	27
2.2.2 Présentation 2 : DGAC (France).....	28
2.2.3 Présentation 3 : DGTA	29
2.3 Plateforme #3 : 21 avril 2022	30
2.3.1 Présentation 1 : DG CLIMA (Commission européenne)	30
2.3.2 Présentation 2 : DGTA	31
2.4 Plateforme #4 : 20 juin 2022	33
2.4.1 Présentation 1 : Envisa	33
2.4.2 Présentation 2 : Points non abordés lors de la 3 ^{ème} session – 4 ^{ème} pilier	35
2.5 Plateforme #5 : 7 novembre 2022.....	35
2.6 Plateforme #6 : 19 janvier 2023	35
2.6.1 Présentation 1 : SOWAER (Région Wallonne)	35
2.6.2 Présentation 2 : Bruxelles Environnement (Région de Bruxelles-Capitale)	36
2.7 Plateforme #7 : 16 mars 2023	38

2.7.1 Présentation 1 : Intervention du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité – Georges GILKINET	38
2.7.2 Présentation 2 : DGTA / skeyes	39
2.8 Plateforme #8 : 8 mai 2023	41
2.8.1 Présentation 1 : BATA.....	42
2.8.2 Présentation 2 : Discussion 3 ^{ième} pilier	43
2.9 Plateforme #9 : 26 juin 2023	43
2.9.1 Présentation 1 : Brussels Airport Company.....	44
2.9.2 Présentation 2 : Air Cargo Belgium.....	45
2.9.3 Présentation 3 : Expert Santé	47
2.9.4 Présentation 4 : Suite des discussions sur le pilier 4	47
2.9.5 Présentation 5 : Présentation du rapport de synthèse	47
2.9.6 Présentation 6 : Discours de clôture du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET	47
3. Synthèse des propositions et discussions par pilier de l’approche équilibrée.....	48
3.1 Pilier 1 – Réduction du bruit à la source.....	48
3.2 Pilier 2 – Planification et gestion de l’utilisation des terrains	50
3.3 Pilier 3 – Procédures opérationnelles anti-bruits.....	52
3.4 Pilier 4 – Restrictions d’exploitation.....	56
3.5 Autres éléments	58
4. Conclusion générale	61
Annexes	63
Jugement déclencheur	63
Courriers type de convocation à la Plateforme du 30 septembre 2021	63
Rapports des réunions.....	63
Présentations effectuées en séance.....	63
Discours du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité.....	63
Projet d’avis sur le pilier 1	63
Extrait de la Note de Politique Générale 2023 du Vice-premier Ministre et Ministre fédéral de la Mobilité relative à ses compétences en matière aérienne.....	63
Documents envoyés par les membres par e-mail à l’adresse moderation-moderatie@mobilite.fgov.be.....	63

Glossaire

ACNAW : Autorité de Contrôle des Nuisances sonores Aéroportuaires en région Wallonne.

AIP : Aeronautical Information Publication - Publication d'informations aéronautiques | Publication émise par un État ou avec son autorité et contenant des informations aéronautiques d'un caractère durable essentielles à la navigation aérienne (Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017). Cette publication est assurée par skeyes en Belgique.

ACB : Air Cargo Belgium | Organisation rassemblant la communauté du fret aérien à l'aéroport de Bruxelles-National.

AMAN - DMAN : Departure Manager et Arrival Manager | Gestionnaire des départs et des arrivées.

ATC : Air Traffic Control | Service de contrôle de la circulation aérienne.

ATS : Air Traffic Services | Services de la circulation aérienne. Selon le cas, les services d'information de vol, les services d'alerte, les services consultatifs de la circulation aérienne et les services du contrôle de la circulation aérienne.

BAR : Board of Airlines Representatives | Association des représentants de compagnies aériennes.

BATA : Belgian Air Transport Association | Air Belgium, ASL Airlines, Brussels Airlines, DHL et TUI fly Belgium composent l'association BATA.

BECI : Brussels Enterprises Commerce & Industry.

CCO et CDO : Continuous Climb and Descent Operations | Les opérations de montée continue et de descente continue sont des techniques d'exploitation des aéronefs qui permettent de suivre une trajectoire de vol flexible et optimale qui offre des avantages majeurs sur le plan environnemental et économique - réduction de la consommation de carburant, des émissions gazeuses, du bruit et des coûts de carburant - sans aucun effet néfaste sur la sécurité.

CGSLB : Centrale Générale des Syndicats Libéraux de Belgique.

CSB : Carte Stratégique de Bruit | Carte conçue pour permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans une zone donnée soumise à différentes sources de bruit ou pour établir des prévisions générales pour cette zone (Directive 2002/49).

CSC : Confédération des Syndicats Chrétiens.

dB : Symbole de décibel | Unité de mesure de l'intensité du son.

DGAC : Direction générale de l'Aviation civile (France).

DGTA : Direction générale du Transport aérien (Belgique).

DG Clima : Directorate-General for Climate Action (Commission européenne).

Directive 2002/49 : Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

FEB : Fédération des Entreprises de Belgique.

FGTB : Fédération Générale du Travail de Belgique.

ICAO - OACI : International Civil Aviation Organization – Organisation de l'Aviation Civile Internationale | Organisation internationale qui dépend de l'Organisation des Nations unies. Son rôle est de participer à

l'élaboration des politiques et des normes qui permettent la standardisation du transport aéronautique international.

ILS : Instrument Landing System | Système d'atterrissage aux instruments est défini comme une aide à l'approche précise de piste basée sur deux faisceaux radio qui fournissent aux pilotes à la fois des indications verticales et horizontales lors d'une approche pour l'atterrissage.

L_{Amax} : Correspond à la valeur maximale de LA (t) au cours d'un événement. LA (t) correspond au niveau de pression acoustique maximal avec pondération A (au temps t) — mesuré sur l'échelle lente d'un sonomètre.

L_{den} : Indicateur de bruit jour-soir-nuit | Indicateur de bruit associé globalement à la gêne, défini plus précisément à l'annexe I de la Directive 2002/49.

L_{night} : Indicateur de bruit période nocturne | Indicateur de bruit associé aux perturbations du sommeil, défini plus précisément à l'annexe I de la Directive 2002/49.

NAOP : Noise Abatement Operational Procedures | Les mesures opérationnelles d'atténuation du bruit incluent l'utilisation de pistes et de routes préférentielles en termes de bruit, ainsi que les procédures d'approche et de décollage destinées à atténuer les nuisances sonores. L'adéquation de ces mesures dépend de la configuration physique de l'aéroport et de son environnement. Dans tous les cas, la mesure opérationnelle doit accorder la priorité aux considérations de sécurité.

NADP : Noise Abatement Departure Procedure | Les procédures d'atténuation du bruit pour les décollages font parties des mesures opérationnelles d'atténuation du bruit (Noise Abatement Operational Procedures).

NM : Network Manager | Gestionnaire de réseau défini comme l'organisme impartial et compétent auquel, en vertu de l'article 6, paragraphe 2 ou 6, du Règlement (CE) n°551/2004, est confiée l'exécution des tâches décrites audit article et dans le présent Règlement. Ces tâches ont été confiées à Eurocontrol.

ODD – SDG : Objectifs du Développement Durable - Sustainable Development Goals | Désigne les 17 objectifs établis par les membres des Nations unies.

OMS : Organisation Mondiale de la Santé | Organisation internationale qui dépend de l'Organisation des Nations unies.

PANS : Procedures for Air Navigation Services (Procédures pour les Services de Navigation Aérienne) | Avec les SARPs, les PANS fournissent la base fondamentale pour une harmonisation mondiale de la sécurité et de l'efficacité de l'aviation, aussi bien en vol qu'au sol, de l'harmonisation à l'échelle mondiale des exigences fonctionnelles et de performance des installations et services de navigation aérienne, et du développement ordonné du transport aérien.

PBN : Performance Based Navigation | La navigation fondée sur les performances est une navigation de surface fondée sur les exigences en matière de performance applicables aux aéronefs exploités sur une route ATS, conformément à une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Les exigences de performance dont il est question ci-dessus s'expriment en termes de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité nécessaires pour l'opération proposée dans le contexte d'un espace aérien particulier, par exemple, une approche d'un aéroport.

Le PBN est mis en place grâce à l'application des spécifications de la navigation de surface (RNAV) et de la performance de navigation requise (RNP), qui sont toutes deux des composantes de la PBN.

PEB : Plan d'Exposition au Bruit.

PGS : Plan de Gêne Sonore | Carte de bruit autour d'un aéroport en France.

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement | Dénomination française, faisant référence au « plan d'action » tel que défini dans la Directive 2002/49 à savoir un plan visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit.

Prestataire de services d'ATM/ANS : Air Traffic Management/Air Navigation Services | Toute personne morale ou physique fournissant tout service d'ATM/ANS tel que défini à l'article 3, paragraphe 5, du Règlement (UE) n°2018/1139, soit individuellement, soit regroupés pour la circulation aérienne générale.

PRS : Preferential Runway System | Système d'utilisation préférentielle des pistes prévoyant les pistes à utiliser par le contrôle aérien en fonction de l'heure de la journée et du jour de la semaine, lorsque certaines conditions sont rencontrées.

QC : Quota Count | Notion de quota de bruit par mouvement introduite dans le but de formuler des restrictions d'exploitation. Celles-ci peuvent être déclinées de deux manières particulières : 1) fixation d'un quota de bruit maximum par mouvement durant certaines tranches horaires ; 2) fixation d'un quota de bruit global annuel pour tous les mouvements enregistrés durant certaines tranches horaires.

Règlement 598/2014 : Règlement (UE) n°598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE.

RNAV : Area Navigation | La navigation de surface est une méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

RNP : Required Navigation Performance | La spécification des performances de navigation requises est une spécification de navigation pour les opérations PBN qui comprend une exigence de surveillance et d'alerte des performances de navigation par des équipements installés à bord de l'aéronef.

SARPs : Standards and Recommended Practices | Avec les PANS, les normes et les pratiques recommandées internationales fournissent la base fondamentale pour une harmonisation mondiale de la sécurité et de l'efficacité de l'aviation, aussi bien en vol qu'au sol, de l'harmonisation à l'échelle mondiale des exigences fonctionnelles et de performance des installations et services de navigation aérienne, et du développement ordonné du transport aérien.

SOWAER : SOciété Wallonne des AÉRoports.

SPF Mobilité et Transports : Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

UWE : Union Wallonne des Entreprises.

VLAREM : Règlement flamand relatif au permis d'environnement.

VOKA : Réseau des entreprises flamandes.

WSP Bali et WSP Corn : Sonomètres qui servent à établir les infractions concernant les approches sur la piste 01 de l'aéroport de Bruxelles-National.

Avant-propos du Modérateur – Monsieur Jan HAUTEKIET

J'ai été Modérateur des 5 dernières sessions de la Plateforme de concertation sur les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National.

Madame Stéphanie COERTEN a été Modératrice des quatre premières sessions.

Lorsque j'ai accepté cette mission à l'automne dernier, je savais que ce ne serait pas une promenade de santé.

Les intérêts en jeu et les préoccupations exprimées ne sont pas faciles à concilier.

Les intérêts économiques et l'emploi doivent être mis en balance avec les préoccupations médicales et psychosociales des personnes vivant à proximité de l'aéroport.

En 2018, le Tribunal de première instance de Bruxelles avait estimé que l'Etat belge devait mettre en place cette concertation, parlant alors d'« un pacte sur l'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National », en vue d'obtenir un environnement et des conditions d'exploitation stables.

Ce pacte n'a pas encore été conclu à ce jour, mais nous disposons du compte-rendu des informations, points de vue, préoccupations et questions recueillis au cours des deux dernières années.

La Plateforme de concertation s'est réunie une première fois le 30 septembre 2021 et une neuvième et dernière fois le 26 juin 2023.

L'objectif principal de la Plateforme a été de faciliter le débat afin de formuler un avis sur les solutions à apporter aux nuisances sonores.

Ma tâche a consisté à diriger les débats au cours desquels tous les participants ont pu librement exprimer leurs préoccupations et formuler leurs propositions pour le futur dans leur propre langue en ce qui concerne, par exemple, les solutions techniques pour réduire l'impact du trafic aérien, une meilleure intégration de l'exploitation de l'aéroport dans son environnement, les routes de vol et leurs conditions d'utilisation, l'utilisation des pistes de décollage et d'atterrissage et, enfin, les conditions d'exploitation de l'aéroport.

Des représentants des différentes parties prenantes ont siégé au sein de la Plateforme de concertation : riverains, administrations communales, associations environnementales, gouvernements fédéral et régionaux, service public fédéral, employeurs, syndicats, aéroport et secteur aéronautique ...

Pour le large groupe de participants, le cadre de l'état actuel de la situation a été défini, ainsi que le cadre dans lequel des solutions pouvaient être trouvées pour les quatre piliers.

Ces quatre piliers reposent sur le principe d'une approche équilibrée de la gestion des opérations aériennes, tel qu'établi par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en 2001.

Ces piliers sont : la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles antibruit et les restrictions d'exploitation.

Les quatre premières sessions ont été plutôt exploratoires et d'ordre documentaire, se concentrant sur le cadre factuel et légal, y compris aux niveaux européen et international. Des experts de l'aviation civile française et de la Commission européenne ont partagé leur expertise et leurs informations, et les premières propositions du groupe élargi ont été mises sur la table. Le bureau d'étude Envisa a, quant à lui, présenté son étude sur l'impact environnemental de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National sur l'environnement en termes de pollution sonore.

Une méthodologie a été progressivement mise en place dans le cadre de laquelle chaque pilier a été présenté par la DGTA, après quoi les participants ont eu l'occasion de formuler des propositions orales et écrites, qui ont ensuite été intégrées et discutées lors de la session suivante.

Au cours des nombreuses présentations données, notamment par la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER), Bruxelles Environnement, le contrôleur aérien skeyes, l'association des transporteurs aériens belges (BATA), Brussels Airport Company et Air Cargo Belgium, les participants ont écouté attentivement et partagé des informations susceptibles d'alimenter le débat et de mettre en contexte les points de vue exprimés.

Compte tenu de l'ampleur de la concertation et de l'équilibre entre les préoccupations concernant l'impact médical et psychosocial des nuisances sonores et les intérêts économiques, la concertation a été, par moment, vive, critique, parfois émotionnelle et impatiente, mais aussi constructive et orientée vers la recherche de solutions.

Nous disposons à présent d'un rapport de synthèse qui reflète, de la manière la plus complète et la plus neutre possible, les contributions des nombreux participants.

En tant que Modérateur, j'espère avoir pu modestement contribuer à l'utilité de ce rapport de synthèse et à une meilleure compréhension, par les différentes parties, des intérêts et des points de vue de chacun.

Le principe de l'approche équilibrée me semble être la meilleure approche aujourd'hui encore.

Espérons que les contacts établis lors de ces réunions ont permis de tisser des liens et de nouer des contacts susceptibles de faciliter la recherche d'une solution raisonnable pour tous.

Je remercie la DGTA et le Cabinet pour leur confiance.

Et naturellement, je remercie également Madame Stéphanie COERTEN pour son approche professionnelle au cours des 4 premières sessions.

Avant-propos du Président – Monsieur Koen MILIS

Nous avons la chance de vivre dans un pays qui regorge d'activités. Il existe de nombreuses possibilités de se développer et de grandir, tant sur le plan public que privé. Nous vivons également dans un pays relativement petit, ce qui signifie que nous devons trouver un moyen de planifier toutes nos activités de manière à ce que nous puissions vivre ensemble dans de bonnes conditions.

L'aviation ne fait pas exception. Les aéroports et les riverains sont condamnés à vivre ensemble. Il est essentiel de gérer cette coexistence avec discernement.

Nous ne sommes pas le premier ou le seul pays à rechercher activement un moyen équilibré de combiner différentes activités. Au niveau international, on réfléchit activement à des manières d'instaurer un dialogue équilibré sur l'aviation, son impact et la façon dont elle est intégrée dans le tissu social d'un pays. Cela s'est traduit notamment par le principe de « l'approche équilibrée » (*balanced approach*) concernant les restrictions d'exploitation liées au bruit (OACI 2001 et retranscrit dans la réglementation du Parlement européen et du Conseil (Règlement (UE) n°598/2014 du 16 avril 2014, qui abroge 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).

Dans l'approche équilibrée, quatre éléments clés – qu'on appelle piliers – doivent être pris en compte :

- La réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien ;
- L'aménagement et la gestion du territoire ;
- Les procédures d'exploitation pour l'atténuation du bruit ;
- Les restrictions d'exploitation.

C'est cette méthode que nous avons utilisée pour structurer les discussions. Vous trouverez donc régulièrement des références à cette approche équilibrée dans ce document.

Je tiens également à souligner que la Plateforme a été conçue comme un forum où toutes les parties prenantes concernées ont été invitées à réfléchir à ce sujet et à participer activement aux discussions. Les parties prenantes ont également été invitées à partager leurs points de vue et leurs propositions dans ce forum.

Les discussions ont été enrichies en invitant des experts et des organisations concernées à partager leurs connaissances avec les participants. Elles ont également mené à la recherche d'exemples et de meilleures pratiques. La documentation utilisée est également reprise en annexe.

Bien que le nombre d'éléments faisant l'objet d'un consensus entre toutes les parties prenantes soit limité, cette Plateforme a quelques mérites :

- Tout d'abord, un dialogue a été initié. Pour ce faire, il a parfois été nécessaire de stimuler activement le dialogue et de diriger les débats de manière ciblée, mais des discussions ont eu lieu entre les différentes parties prenantes.
- En outre, les contributions des différents orateurs ont apporté des éclairages supplémentaires qui ne manqueront pas d'enrichir le débat.
- Enfin, des éléments ont été dégagés sur lesquels toutes les parties prenantes sont d'accord. Ces éléments seront transmis au Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité, et disponibles pour l'ensemble des décideurs, dans l'espoir qu'ils puissent servir de base à une future réglementation.

J'espère que cette Plateforme n'est pas une fin, mais le point de départ d'un processus encore plus approfondi menant à une meilleure manière de vivre ensemble.

Pour conclure, je tiens à remercier tous les participants et intervenants pour leur contribution. Il a fallu du courage pour surmonter le scepticisme qui régnait initialement et pour relever le défi et participer activement. Selon moi, les échanges ont été fructueux. Je tiens à vous en remercier.

1. Notice méthodologique

1.1 Contenu du rapport de synthèse

La question du bruit est un dossier très complexe, qui a déjà donné lieu à plusieurs procès. Un jugement important à cet égard est le jugement du 30 mai 2018 par lequel l'État belge a été condamné à « organiser, à partir du lundi 17 septembre 2018 au plus tard, des États généraux de Brussels Airport ».

Pour poursuivre cet objectif, une Plateforme de concertation réunissant toutes les parties prenantes a été mise en place en 2021. Les membres de la Plateforme se sont réunis 9 fois entre le 30 septembre 2021 et le 26 juin 2023.

Indépendamment de la qualité du dialogue et de la totale liberté laissée aux membres pour s'exprimer et faire valoir leurs attentes et propositions, la persistance de divergences de fond importantes entre les acteurs du dossier ne permet pas de qualifier le présent rapport de « Pacte pour l'aéroport de Bruxelles-National et son futur ». Les divergences de fond se sont doublées d'une difficulté à arrêter de manière consensuelle un mode de fonctionnement interne à la Plateforme (*cf.* 1.7).

Il s'agit donc bien d'un rapport de synthèse qui restitue, de la façon la plus exhaustive et objective possible, les tenants et aboutissants des débats. Il rassemble et permet une mémoire de tous les documents et informations partagés par les membres de la Plateforme et les intervenants externes.

Ce rapport a été commandé au Président de la Plateforme, Monsieur Koen MILIS, et à travers lui à la DGTA du SPF Mobilité et Transports, par le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET, lors de la séance du 16 mars 2023. Remis au Gouvernement fédéral et publié, ce rapport doit permettre d'éclairer les actes gouvernementaux et parlementaires qui seraient ultérieurement entrepris (dans la présente législature ou une suivante).

Il s'agit d'une étape importante pour un dossier qui est historiquement, socialement, techniquement, juridiquement, institutionnellement, géographiquement et politiquement complexe.

La présente notice méthodologique vise à comprendre le processus grâce auquel cette Plateforme s'est organisée à commencer par le jugement déclencheur, la feuille de route politique (y compris l'accord de gouvernement et les notes de politique générale), la composition de la Plateforme, sa présidence et la modération de celle-ci, un résumé succinct des points de l'ordre du jour, la réalisation du règlement d'ordre intérieur et une introduction brève de l'approche équilibrée.

1.2 Jugement déclencheur

Les communes de Grimbergen, Machelen, Meise, Wemmel et Vilvoorde (« Noordrand ») introduisent le 13 mai 2016 une action en cessation contre l'État belge. Elles obtiennent le 30 mai 2018¹ sa condamnation :

¹ Civ. néerl. Bruxelles (cess.), 30 mai 2018, inéd., R.G. 16/2053/A.

- A faire cesser tout acte d'exécution des phases 1 à 5 et 7 des instructions des 15 mars 2012² et 21 juin 2012³ ;
- A organiser des « États généraux » en vue notamment de parvenir si possible à la conclusion d'un « Pacte pour l'aéroport de Bruxelles-National et son futur ».

Sur ce second point, le jugement indique plus précisément trois objectifs :

- Si possible par consensus, mais au moins à la plus grande majorité possible, de conseiller l'État belge, représenté par le Ministre de la Mobilité, sur la nécessité et, le cas échéant, le contenu d'une loi sur l'aviation ou d'une loi sur l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- La formulation de recommandations à destination de l'État belge (représenté par le Ministre de la Mobilité), adoptées si possible par consensus ou à défaut par une majorité la plus importante possible, relatives aux routes aériennes à suivre pour les départs et les arrivées à l'aéroport de Bruxelles-National ;
- Toute autre mission que l'État belge, dans le cadre de ses compétences souveraines, souhaite confier aux États-Généraux.

Les motifs du jugement du 30 mai 2018⁴ invitent en outre l'État belge à présenter aux États généraux les résultats de l'étude d'incidences du bureau d'étude Envisa, réalisée conformément au jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles du 19 juillet 2017 dès qu'ils seront disponibles⁵.

Le jugement du 30 mai 2018 impose l'exécution de ces obligations dans un délai de 90 semaines à compter de la signification du jugement, laquelle intervient le 14 juin 2018, ; faute de quoi une astreinte s'appliquera.

Eu égard à la période d'affaires courantes du Gouvernement entre le 9 décembre 2018 et le 1^{er} octobre 2020, l'État belge se trouve dans l'impossibilité d'exécuter pleinement ses obligations principales à la date demandée et obtient, en conséquence, sur recours auprès du même Tribunal, que les astreintes accessoires à ces condamnations ne commencent à courir qu'à compter du 14 mai 2021⁶.

1.3 Feuille de route politique

1.3.1 Accord de gouvernement

Le Gouvernement nouvellement formé indique dans son accord du 30 septembre 2020 qu'il trouvera « une solution pour les nuisances sonores et pour l'insécurité juridique à laquelle l'aéroport de Bruxelles est confronté. Le gouvernement travaillera sur un projet de loi aérienne équilibré. » (p. 81).

Enfin, le Gouvernement déclare se concentrer « également sur les connexions à grande vitesse entre Brussels Airport et les hubs TGV des pays voisins, afin de réduire le nombre de vols de courte distance. Le gouvernement

² « Instruction Ministérielle d'exécution des accords du Conseil des Ministres des 19 décembre 2008 et du 26 février 2010 en matière de procédures de décollage et de sélection des pistes ; clarification et fixation des valeurs de composantes de vent applicables à l'aéroport de Bruxelles-National, datée du 15 mars 2012 ».

³ « Complément n° 1 à l'Instruction Ministérielle datée du jeudi 15 mars 2012 portant exécution des accords du Conseil des Ministres des 19 décembre 2008 et du 26 février 2010 en matière de procédure de décollage et de sélection des pistes ; clarification et fixation de composantes de vent applicables à l'aéroport de Bruxelles-National, daté du 21 juin 2012 ».

⁴ Civ. Néerl. Bruxelles (cess.), 30 mai 2018, *op. cit.*, motif 3.16.7, p. 80.

⁵ L'étude réalisée en exécution des jugements du 19 juillet 2017 et du 1^{er} février 2019 du Tribunal francophone de Première instance de Bruxelles a été complétée et finalisée conformément au jugement du 9 décembre 2020 de la même juridiction. Les résultats définitifs des travaux ont été présentés par l'auteur de l'étude à la Plateforme de concertation du 20 juin 2022.

⁶ Civ. néerl. Bruxelles (révision de l'astreinte), 27 janvier 2021, inéd., R.G. 20/2091/A.

actualisera également l'étude de l'amélioration de la connexion des aéroports régionaux au réseau ferroviaire. » (3.4.1. Ferroviaire p. 67).

1.3.2 Notes de politique générale

Le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET présente le 12 novembre 2020 son premier « exposé d'orientation politique » à la Chambre des représentants :

« L'aviation est un domaine très important pour notre pays. [...]

On ne peut, pour autant, nier l'incidence importante de ce mode de transport sur notre environnement que ce soit en termes de nuisances sonores, de rejet de particules fines ou d'émissions de CO₂. Je mettrai en œuvre une approche volontariste en vue de limiter cet impact, tout en visant au respect des objectifs climatiques confirmés par l'accord de gouvernement (réduction de 55 % de nos émissions de CO₂ d'ici à 2030) et à l'amélioration de la qualité de vie des populations riveraines de nos aéroports. Dans cette logique, en tenant compte de l'impact sur l'économie et sans fausser l'équité des règles du jeu, je veillerai à la mise en œuvre des engagements fixés dans l'accord de gouvernement, sur le principe du pollueur-payeur dans les secteurs aériens. [...]

- Limiter les nuisances sonores

Les nuisances sonores liées au trafic aérien constituent une préoccupation qui perdure depuis plusieurs décennies dans notre pays si densément peuplé. Sa complexité est très grande.

En effet, l'aéroport de Bruxelles-National se situe à la frontière des trois Régions et un grand nombre de communes bruxelloises, flamandes et wallonnes, souvent concurrentes dans leurs revendications, sont aussi concernées par son impact.

Le contentieux passé, la complexité institutionnelle de notre pays et le découpage des responsabilités ont créé une situation où les leviers permettant d'agir sur la problématique des nuisances sonores aériennes sont répartis entre les différents niveaux de pouvoirs et où il est, de ce fait, impossible pour le gouvernement fédéral d'agir seul et d'élaborer une solution globale sans l'avis et l'accord des Régions. Trouver cette solution nécessite un consensus des parties prenantes et fait appel au bon sens plutôt qu'à l'esprit de concurrence des différents gouvernements du pays.

Une concertation préalable entre ceux-ci devra, de ce fait être mise en œuvre afin de définir le cadre dans lequel la suite des travaux devra être menée afin d'aboutir à des solutions équilibrées. Outre les aspects politiques, institutionnels, de sécurité et de santé publiques, les impacts socio-économiques des décisions envisagées devront également être pris en compte. De plus, les difficultés conjoncturelles et la situation précaire que rencontre l'aviation suite à la crise du coronavirus demande aussi d'élaborer les solutions à implémenter avec une prudence renforcée, en étudiant minutieusement l'impact de chacune de celles-ci. Un dialogue régulier devra être entretenu avec les acteurs économiques et les acteurs sociaux.

Un même dialogue devra exister avec les citoyennes et citoyens concernés parce que riverains mais aussi avec les opérateurs aériens (compagnies aériennes et skeyes).

Afin d'avancer de manière cohérente et concertée dans la résolution de l'équation aérienne, je prendrai l'initiative de créer une plateforme de discussion, d'information et d'échange réunissant l'ensemble des parties prenantes. Elle sera un forum important permettant à chacun de s'exprimer, de suivre régulièrement l'évolution des travaux et de contribuer à l'émergence de solutions.

Aujourd'hui, l'absence de solutions concluantes, l'imbricatio politique régnant depuis des années autour de ce dossier, les craintes des acteurs de terrain de voir leurs activités mises en danger et les attentes des citoyens.

non rencontrées malgré les nombreuses promesses faites ont concouru à créer un climat de défiance entre les différentes Régions, entre les Régions et l'État Fédéral mais aussi entre les citoyen.ne.s ou les acteurs de terrain et le monde politique.

Le rétablissement du dialogue autour de la création d'une telle plateforme sera une première réponse à ce besoin urgent d'un renouveau dans l'approche du dossier aérien.

Il est aussi important dans ce cadre de rappeler que ce dossier est un dossier dont les coûts directs et indirects sont conséquents. Que ce soit en termes de santé publique, de pollution atmosphérique ou encore de procédures judiciaires longues et lourdes, les coûts induits pour l'ensemble des parties prenantes et des gouvernements sont non-négligeables et devront être considérés à l'aune des investissements qui pourraient s'avérer nécessaires pour répondre aux attentes légitimes des familles impactées par les nuisances aériennes.

Afin d'éviter les erreurs du passé et d'avancer aussi rapidement que possible, il sera utile de revisiter ce qui a été étudié ou mis en œuvre précédemment et d'appréhender correctement les raisons des échecs successifs, pour ne pas les réitérer. Toute solution devra s'appuyer sur une étude d'incidence complète et acceptée par toutes les parties prenantes.

Les conclusions de ces travaux d'analyse et de cette concertation devront permettre d'identifier les améliorations qui pourraient être mises en œuvre tant rapidement (quick wins), afin d'offrir au plus vite aux citoyens des premières avancées, qu'à moyen et long terme afin d'atteindre, enfin, la stabilité requise et demandée par l'ensemble des acteurs concernés par le dossier aérien.

C'est de cette façon que, tel que le prévoit l'accord de gouvernement, nous trouverons une solution pour les nuisances sonores et pour l'insécurité juridique à laquelle l'aéroport de Bruxelles est confronté. ».

Dans sa Note de Politique Générale pour 2022, le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET précise à nouveau que :

« Face aux nuisances sonores et environnementales générées par les activités de l'aéroport de Bruxelles-National, je souhaite contribuer à l'identification de solutions permettant d'améliorer la situation des populations survolées.

Pour ce faire, conformément à l'accord de gouvernement et à la décision du Tribunal néerlandophone de première instance de Bruxelles du 30 mai 2018, j'ai l'ambition de renouer le dialogue, de restaurer la confiance entre les parties et de créer un espace de discussion où chacun pourra écouter l'autre et exposer ses propositions pour l'avenir de l'aéroport (portant notamment sur les conditions d'exploitation de l'aéroport, les routes aériennes à suivre, les conditions d'utilisation de ces routes, l'utilisation des pistes de l'aéroport, la mise en œuvre de "quick-wins" éventuels., etc.). La participation des acteurs constitue une source d'idées, de réponses, et de propositions à considérer.

En septembre 2021, la première réunion de la plateforme de concertation a rassemblé les différentes associations de riverains et de la société civile, les autorités locales ainsi que les acteurs socio-économiques et opérationnels concernés par l'impact sonore de l'aéroport de Bruxelles-National. Cette plateforme se réunira tous les trois mois et a pour but de parvenir à un "Pacte sur l'aéroport de Bruxelles-National et son avenir". Ce dernier devra faire l'objet d'un large consensus et permettre de dégager des solutions pérennes dans ce dossier particulièrement complexe. ».

1.4 Composition de la Plateforme

La composition de la Plateforme a été arrêtée par le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET, intégrant notamment l'ensemble des parties désignées par le jugement déclencheur.

Afin de concilier la représentativité de tous les territoires (communes et organisations de riverains) et une taille d'assemblée permettant de réels échanges, le choix a été fait de rassembler, par zone, les communes exposées aux mêmes problématiques de survol.

Des zones ont été définies en fonction des survols auxquels elles sont exposées :

1. Approche piste 01
2. Virage gauche 25R – Oostrand
3. RBC Centre – Route du Canal et Route Delta pour les gros porteurs
4. RBC Nord – Virages droit 25R & Approche 07L Offset
5. Virages droit 25R – Noordrand
6. Départs piste 19
7. Départs piste 07L/R – Leuven rechtdoor
8. Départs piste 07L/R – Leuven-West
9. RBC Est – Approche piste 01, Virages Gauche piste 25R & Départ piste 19 virage droit

Aussi, il a été demandé aux communes et aux organisations de riverains de désigner 2 représentants par zone (cf 1.6 et courrier type du 2 septembre 2021 en annexe).

Des représentants des interlocuteurs suivants étaient également présents :

Niveau fédéral

- Cabinet du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET
- SPF Mobilité et Transports
- La Défense (1 personne)

Niveau régional

- Région wallonne (2 personnes)
- Région flamande (2 personnes)
- Région de Bruxelles-Capitale (2 personnes)

Niveau communal (2 personnes par zone)

- Zone 1 (« approche piste 01 ») : Hoeilaart, Waterloo
- Zone 2 (« virages gauche 25R – Oostrand ») : Huldenberg, Kraainem
- Zone 3 (« RBC Centre ») : Etterbeek, Evere (Saint-Gilles les 4 premières plateformes, précédemment à Evere)
- Zone 4 (« RBC Nord ») : Jette, Molenbeek-Saint-Jean
- Zone 5 (« virages droite 25R – Noordrand ») : Vilvoorde, Wemmel
- Zone 6 (« départ piste 19 ») : Zaventem, Wezembeek-Oppem
- Zone 7 (« Départs piste 07L/R – Leuven Rechtdoor ») : Haacht, Holsbeek
- Zone 8 (« Départs piste 07L/R – Leuven-West ») : Kortenberg, Steenokkerzeel
- Zone 9 (« RBC Est ») : Watermael-Boisfort, Woluwe-Saint-Lambert (Auderghem les 4 premières plateformes, précédemment à Woluwe-Saint-Lambert)

Représentation des compagnies aériennes

- BAR (2 personnes)
- BATA (3 personnes – Brussels Airlines, DHL & TUI fly Belgium)

- Air Cargo Belgium (1 personne)

Autres acteurs de l'aéroport

- Brussels Airport Company (BAC) (2 personnes)
- Belgium Slot Coordination (1 personne)
- Service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National (2 personnes)
- Skeyes (2 personnes)

Organisations environnementales

- Bond Beter Leefmilieu (1 personne)
- Inter Environnement Wallonie (Canopea) (1 personne)
- Inter Environnement Bruxelles (1 personne)

Fédérations patronales

- BECI (1 personne)
- VOKA (1 personne)
- VBO-FEB (1 personne)
- UWE (1 personne)

Syndicats

- CSC (2 personnes)
- CGSLB (2 personnes)
- FGTB (2 personnes)

Groupes d'actions ou d'information (général) (2 personnes par zone)

- Zone 1 (« approche piste 01 ») : Piste 01 ça suffit, Wake-up Kraainem
- Zone 2 (« virages gauche 25R – Oostrand ») : UBCNA, vzw Milieusteunpunt Huldenberg
- Zone 3 (« RBC Centre ») : Bruxelles Air Libre
- Zone 4 (« RBC Nord ») : Free Air Brussels
- Zone 5 (« virages droit 25R – Noordrand ») : Actie Noordrand – vzw Boreas
- Zone 6 (Départs piste 19) : Awaccs asbl, SolidAir Tervuren
- Zone 7 (« Départs piste 07L/R – Leuven Rechtdoor ») : Leuven Rechtdoor
- Zone 8 (« Départs piste 07L/R – Leuven-West ») : Epures, Alliantie Regio Leuven
- Zone 9 (« RBC Est ») : Comité Tervuren-Montgomery, Wolu-Inter-Quartiers
- « Communes flamandes restantes » : Forum citoyen Luchthavenregio (Decibel 25L/Sterrebeek 2000)

Experts

- SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement

1.5 Présidence et Modération de la Plateforme

1.5.1 Présidence

A la demande du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET, Monsieur Koen MILIS, Directeur général de la DGTA, a été désigné Président de la Plateforme de concertation en septembre 2021.

Sa mission consiste à :

- Présider les séances de la Plateforme, apporter des éléments d'éclairage aux participants ;
- Coordonner les équipes de la DGTA pour la bonne préparation des réunions de la Plateforme (secrétariat, logistique, ...) ;
- Convier des experts ou solliciter des organisations pour intervenir ;
- Apporter un soutien opérationnel au Modérateur pour :
 - Fixer le calendrier, préparer les ordres du jour et envoyer les convocations ;
 - Assurer une synthèse des échanges, adresser les comptes-rendus aux participants ;
 - Gérer l'adresse email moderation-moderatie@mobilit.fgov.be ;
- Coordonner la transmission des informations au Ministre via son Cabinet ;
- Assurer, via les équipes de la DGTA, la rédaction du présent rapport de synthèse. ;

Monsieur Koen MILIS, en tant que Président de la Plateforme de concertation a présidé toutes les réunions de la Plateforme de concertation, à l'exception de la réunion du 8 mai 2023. Cette réunion a été présidée par Monsieur Kris Clarysse, Directeur Strategy and Support de la DGTA.

1.5.2 Modération

Le Modérateur/la Modératrice a été désigné.e par adjudication publique et est chargé.e d'orchestrer les réunions afin d'atteindre l'objectif principal de la Plateforme de concertation, à savoir faciliter les échanges pour trouver une solution commune à laquelle toutes les parties peuvent adhérer.

Le Modérateur/la Modératrice, en collaboration avec le Président, s'est vu confier les tâches suivantes :

- Etablir un schéma de réunion et le communiquer aux participants ;
- Organiser et diriger les réunions ;
- Travailler de manière transparente, en permettant à chacun d'exprimer son point de vue sur les nuisances environnementales ;
- Réunir toutes les parties concernées et veiller à ce qu'elles soient entendues afin de formuler une position commune dans l'intérêt public ;
- Veiller à ce que chacun puisse s'exprimer librement ;
- Veiller à la sérénité des débats et, le cas échéant, apaiser les conflits ;
- Résumer et reformuler les points soulevés par les différentes parties ;
- Faciliter les solutions susceptibles de faire l'objet d'un consensus ;
- Transmettre des rapports de synthèse des discussions, sans pour autant être exhaustif à cet égard ;
- Communiquer aux membres toutes les informations jugées nécessaires, y compris les invitations, les ordres du jour, les rapports de synthèse et les documents présentés lors des réunions ;
- Garantir la confidentialité des discussions jusqu'à ce que les travaux soient rendus publics.

Madame Stéphanie COERTEN a été désignée Modératrice des 4 premières réunions de la Plateforme de concertation, du 30 septembre 2021 au 22 juin 2022. Monsieur Jan HAUTEKIET a été désigné Modérateur des 5 dernières réunions de la Plateforme de concertation, du 3 octobre 2022 au 4 octobre 2023.

1.6 Réunions de la Plateforme

Les bourgmestres de l'ensemble des Communes, tant de la Province du Brabant wallon que de la Province du Brabant flamand et de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que les principales associations de riverains, le secteur et les autres parties prenantes concernées par la problématique, ont été invités le 2 septembre 2021 à faire parvenir, au Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET, pour le 17 septembre 2021, tout document qui permettrait de compléter ou préciser les revendications qui étaient déjà en sa possession.

Le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET les informe par le même courrier de son souhait de pouvoir identifier et implémenter des améliorations à la situation et de sa décision de mettre en place la Plateforme de concertation regroupant les différents acteurs, en vue de parvenir à un « Pacte sur l'aéroport de Bruxelles-National et son avenir » (en application de la déclaration gouvernementale, dans le respect de l'obligation pour l'État belge d'organiser des États-généraux et animé par la volonté de favoriser un dialogue constructif entre toutes les parties prenantes).

En effet, le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET exprime dans sa lettre qu'il a pour ambition de créer un espace de discussion où chacun pourra librement exprimer ses préoccupations et exposer ses propositions pour l'avenir, portant notamment sur les conditions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, les routes aériennes à suivre, les conditions d'utilisation de ces routes, l'utilisation des pistes de l'aéroport, et surtout la mise en œuvre de solutions techniques permettant de diminuer l'impact de la circulation aérienne pour les populations survolées. Il appelle également de ses vœux que, par le dialogue, la Plateforme parviendra à identifier des solutions partagées, permettant d'améliorer la situation de toutes les populations survolées.

Réunion 1 - 30 septembre 2021, Eurocontrol

- Accueil et allocution du Vice-premier Ministre et du Ministre de la Mobilité Georges GILKINET ;
- Allocution de la Modératrice, Madame Stéphanie COERTEN ;
- Allocution du Directeur général de la DGTA sur la particularité des procédures de vol et des acteurs concernés en la matière ;
- Présentation des principales zones survolées ;
- Discussion de la jurisprudence des cinq dernières années, et notamment du jugement du 30 mai 2018 ;
- Discussion des attentes de l'État belge, des riverains, de l'aéroport de Bruxelles-National, des compagnies aériennes et des autres acteurs.

Réunion 2 - 21 février 2022, Palais d'Egmont⁷

- Introduction par la Modératrice, Madame Stéphanie COERTEN ;
- Présentation par la Commission européenne du Règlement 598/2014, avec une session de questions-réponses ;
- Présentation par la DG Aviation Civile (France) de l'approche française en matière de nuisances sonores, avec une session de questions-réponses ;
- Présentation par la DGTA des quatre piliers de l'approche équilibrée ainsi que des compétences de l'État fédéral et des Régions.

Réunion 3 - 21 avril 2022, Palais d'Egmont

- Introduction par la Modératrice, Madame Stéphanie COERTEN ;

⁷ Pour des raisons sanitaires, l'organisation des réunions de la Plateforme n'a pu se poursuivre pendant cinq mois. Les travaux ont dès lors dû être interrompus pendant ce laps de temps.

- Présentation par la Commission européenne de la Directive 2002/49, avec une session de questions-réponses ;
- Réponses aux questions en suspens de la réunion précédente, concernant l'OACI, la procédure PBN, les normes de vent et le permis d'environnement pour l'aéroport ;
- Présentation par la DGTA des contributions envoyées sur les trois premiers piliers, avec un échange de vues.

Réunion 4 - 20 juin 2022, Palais d'Egmont

- Introduction par la Modératrice, Madame Stéphanie COERTEN ;
- Présentation par la DGTA du contexte juridique de l'étude d'incidences Envisa ;
- Présentation de l'étude d'incidences par Envisa, avec une session de questions-réponses ;
- Présentation par la DGTA des contributions reçues concernant le quatrième pilier, avec une session de questions-réponses ;
- Demande de la Modératrice de transmettre des remarques par écrit sur le Règlement d'Ordre Intérieur.

Réunion 5 – 7 novembre 2022, Palais d'Egmont

- Introduction par le nouveau Modérateur, Monsieur Jan HAUTEKIET ;
- Présentation par la DGTA du Règlement d'Ordre Intérieur ;
- Demande de la DGTA de transmettre les remarques éventuelles sur le deuxième pilier ;
- Résumé par la DGTA des 4 réunions précédentes ;
- Débat sur le premier pilier, avec le *modal shift* et la modernisation de la flotte comme mesures possibles.

Réunion 6 - 19 janvier 2023, Eurocontrol

- Introduction par le Modérateur, Monsieur Jan HAUTEKIET ;
- Présentation par la DGTA des modifications du Règlement d'Ordre Intérieur ;
- Présentation par la SOWAER et Bruxelles Environnement du deuxième pilier ;
- Demande de la DGTA de transmettre les suggestions éventuelles sur le deuxième pilier.

Réunion 7 - 16 mars 2023, Palais d'Egmont

- Introduction par le Modérateur, Monsieur Jan HAUTEKIET ;
- Présentation de la Note de Politique Générale par le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET, avec interventions et échanges ;
- Discussion sur le deuxième pilier ;
- Introduction du troisième pilier avec une présentation de skeyes, avec notamment les critères de répartition de vols ;
- Discussion du Règlement d'Ordre Intérieur
- Conclusion du Modérateur, Monsieur Jan HAUTEKIET.

Réunion 8 - 8 mai 2023, Palais d'Egmont

- Introduction par le Modérateur, Monsieur Jan HAUTEKIET ;
- Introduction par la DGTA, avec notamment l'indication qu'aucune réponse n'a été obtenue de la Région flamande à la demande répétée de donner une présentation ;
- Présentation par BATA, avec notamment les business models et les mesures opérationnelles à l'aide d'une simulation de vol ;
- Introduction par la DGTA sur la discussion concernant le troisième pilier, avec débat ;
- Introduction par la DGTA sur le quatrième pilier avec un certain nombre de propositions avancées par la Plateforme, suivie d'un débat ;

- Mot de clôture, avec notamment la demande de transmettre en temps utile les avis supplémentaires éventuels concernant le quatrième pilier.

Réunion 9 – 26 juin 2023, Palais d’Egmont

- Introduction par le Modérateur, Monsieur Jan HAUTEKIET ;
- Introduction par la DGTA ;
- Présentation de BAC soulignant notamment l'importance de l'aéroport de Bruxelles-National en tant que deuxième moteur de l'économie belge et les efforts réalisés en matière de durabilité ;
- Présentation d'Air Cargo Belgium sur l'importance économique et sociale des activités cargo à Brucargo et sur les efforts de réduction du bruit ;
- Session de questions-réponses avec le Conseil supérieur de la santé concernant l'étude sur l'impact du bruit sur la santé ;
- Introduction par la DGTA sur la discussion concernant le quatrième pilier, avec débat ;
- Présentation des grandes lignes du rapport de synthèse ;
- Mot de clôture du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET.

1.7 Echanges sur un Règlement d'Ordre Intérieur et remarques sur le fonctionnement de la Plateforme

À la demande de certains membres de la Plateforme lors de la seconde séance de celle-ci, une proposition de Règlement d’Ordre Intérieur (ROI) est rédigée par la DGTA, sous la responsabilité du Président de la Plateforme. Cette proposition est adressée par mail à l’ensemble des participants le 29 mars 2022 par la Modératrice, en amont de la troisième réunion de la Plateforme.

Il s’agit de répondre au besoin exprimé d’une clarification du cadre de travail.

Ce projet de ROI reprend notamment les objectifs de la Plateforme elle-même, sa composition, la manière dont s’organisent les travaux et dont se prend une décision, le canal numérique de communication ainsi que la confidentialité des débats.

Ce document est examiné lors de la troisième session. Lors de la quatrième réunion, la demande est adressée aux participants de formuler des commentaires sur le projet élaboré par la DGTA. Après discussion lors de la cinquième réunion, une nouvelle version du projet a été envoyée pour validation lors de la sixième réunion. Ce document est annexé.

Les discussions portent sur le statut et la forme des comptes-rendus des réunions de la Plateforme (niveau de précision, possibilité de l’amender, reflet prétendument imparfait des positions des participants). L’opacité de la gestion de la boîte mail moderation-moderatie@mobilite.fgov.be est pointée par certains. En réponse, le Président de la Plateforme s’engage notamment à ce que les propositions faites et les commentaires exprimés soient partagés à toutes les parties.

Certains membres estiment que la Plateforme n'est pas représentative. Par exemple, ils constatent l’absence de représentants du domaine de la santé⁸. Ils estiment également que les acteurs économiques des secteurs aériens et non-aériens, ainsi que certaines communes, sont sous-représentés. Il est notamment fait rappel de la logique ayant conduit à la composition de la Plateforme, et notamment de la représentation de toutes les

⁸ Des experts de la santé ont été invités à participer à la Plateforme dès le mois de décembre 2022 et à réaliser une étude dans le cadre de la problématique du survol. Ils ont fourni un exposé introductif de l’étude initiée, lors de la réunion #9.

communes à travers des représentants par zone. Il est indiqué que la possibilité de désigner un suppléant doit être élargie.

Certains membres déplorent des problèmes techniques, notamment l'arrêt de l'envoi de convocations à certains membres, occasionnant leur absence à plusieurs réunions.

Les discussions portent également, sans qu'une formulation ne retienne l'assentiment de tous les participants, sur la manière de prendre des décisions (retenir une proposition, adopter les avis) ou de collationner les opinions, singulièrement en l'absence de consensus. L'organisation de votes ne semble pas une option.

L'absence du Ministre est également regrettée. Ce dernier vient initier le lancement des travaux de la Plateforme lors de la première séance. Il présente sa Note de Politique Générale lors de la réunion #7 et enfin, il clôture la 9^{ième} réunion.

Constat est fait que les discussions sur le ROI occupent un temps trop important des échanges (lors des réunions de la Plateforme et par voie électronique). Il n'y a manifestement pas de consensus sur les règles à retenir. Le Président de la Plateforme et d'autres participants soulignent que les débats de fond sont parfois éclipsés.

Aussi, le projet de ROI est laissé en suspens afin de se concentrer exclusivement sur la problématique pour laquelle la Plateforme a été convoquée.

1.8 Approche équilibrée

La réduction des nuisances sonores résultant de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National est encadrée par le concept de l'approche équilibrée. La résolution A33/7 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), adoptée en 2001, a introduit le concept d'« approche équilibrée » de la gestion du bruit et a établi une méthode cohérente pour lutter contre le bruit des avions.

Cette approche équilibrée doit servir de base à la réglementation du bruit dans l'aviation, en tant que secteur mondial.

Il y a 4 piliers : la réduction du bruit à la source, l'aménagement et la gestion du territoire, les procédures opérationnelles et, enfin, les restrictions d'exploitation.

Le Règlement 598/2014 confirme les 4 piliers, tels qu'ils étaient déjà en vigueur à la suite de la Directive 2002/30 et de son interprétation par la Cour de justice de l'Union européenne (C-120/10, 8 septembre 2011).

À la différence d'une Directive qui se doit d'être transposée en droit national, un Règlement est directement applicable dans un Etat membre. Il s'agit donc d'un cadre reconnu, officiel et structurant.

L'annexe I du Règlement 598/2014 donne forme à l'approche équilibrée et la présente comme suit :

« 1.4.1. pour la réduction à la source :

(a) aux informations concernant la flotte aérienne actuelle et les développements technologiques escomptés ;
aux projets spécifiques de renouvellement de flotte ;

1.4.2. pour la planification et la gestion de l'utilisation des terrains :

(a) aux instruments de planification existants, tels que la planification globale ou le zonage acoustique ;

(b) aux mesures d'atténuation en place, telles que les codes des bâtiments, des programmes d'isolation phonique ou des mesures destinées à réduire les zones où l'utilisation des terrains est délicate ;

(c) au processus de consultation pour ce qui concerne les mesures relatives à l'utilisation des terrains ;

(d) au suivi de l'empiètement.

1.4.3. pour les mesures opérationnelles d'atténuation du bruit, pour autant que ces mesures ne restreignent pas la capacité des aéroports :

(a) aux pistes préférentielles ;

(b) aux corridors préférentiels ;

(c) aux procédures d'approche et de décollage destinées à atténuer les nuisances sonores ;

(d) à l'indication du niveau de réglementation de ces mesures par des indicateurs environnementaux, mentionnés à l'annexe I du Règlement (UE) n° 691/2010 ;

1.4.4. pour les restrictions d'exploitation :

(a) aux restrictions globales, telles que les plafonds de flux aériens ou les quotas de nuisances sonores ;

(b) aux restrictions spécifiques aux aéronefs, telles que le retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité ;

(c) aux restrictions partielles, opérant une distinction entre les mesures de jour et les mesures de nuit ».

Aussi, le découpage des travaux de la Plateforme a été organisé selon les différents piliers, avec un examen progressif des mesures s'y rapportant (*cf.* 3). Cette méthodologie a porté ses fruits ailleurs : par exemple en France pour les aéroports d'Orly et Charles-de-Gaulle.

2. Résumé des exposés

Cette section résume les présentations faites par des organismes/personnalités extérieurs ou membres de la Plateforme, et invités spécifiquement à intervenir. Les débats que ces présentations ont pu générer sont repris dans la partie suivante relative aux différents piliers de l'approche équilibrée et à la recherche d'avis de la Plateforme.

Cette section se limite à résumer les exposés projetés, de la DGTA ou des intervenants invités au cours de la Plateforme, de manière chronologique et sous forme de texte. Ces diaporamas sont repris en annexe.

2.1 Plateforme #1 : 30 septembre 2021

Lors de cette première Plateforme, le Président de la Plateforme prend la parole, ainsi que le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET, pour introduire les travaux.

La Région flamande a été invitée à faire une présentation sur le 2^{ième} pilier, mais a décliné l'invitation.

Le Président de la Plateforme et Directeur général de la DGTA, Monsieur Koen MILIS, présente une introduction aux procédures de vol et explique les problématiques opérationnelles qui en découlent auxquelles les communes et riverains sont exposés.

Le Président de la Plateforme rappelle également la façon dont les représentants des communes et des riverains ont été désignés en fonction de ces problématiques (*cf. 1.4*).

Conformément au jugement du 30 mai 2018, le Président de la Plateforme rappelle les résultats attendus à l'issue de la Plateforme, tels que décrits dans le texte du jugement et rappelés en 1.2.

Face à la multiplication des actions en justice, le Président de la Plateforme défend la nécessité d'une approche globale avec tous les acteurs du dossier. Les attentes de l'État belge sont présentées comme suit : définir les critères d'évaluation et objectifs de bruit qui font consensus, dégager des pistes de solution les plus adéquates pour répondre conjointement aux demandes des membres (aéroport, riverains, Gouvernements régionaux, Communes, secteur aérien, associations environnementales, syndicats, skeyes, ...) et proposer un cadre réaliste pour la publication des procédures de vol.

La liste non-exhaustive des difficultés rencontrées par les communes et les demandes concernant les procédures de vol sont partagées ; ainsi que les problématiques formulées par les riverains concernant la définition du cadre, les mesures opérationnelles et les restrictions d'exploitation. Concernant les procédures de vol, beaucoup de demandes portent sur le contrôle du respect des procédures et les pratiques opérationnelles du contrôle aérien (ATC – Air Traffic Control) au-dessus de 5 000 pieds⁹.

Le Président de la Plateforme conclut le premier volet de son exposé en présentant le rôle du développement durable dans le transport aérien. Le développement durable est présenté comme fortement dépendant des aspects sociaux, économiques et environnementaux. Les 17 Objectifs du Développement Durable (ODD) définis par l'Assemblée générale des Nations Unies sont aussi le point de départ des actions du SPF Mobilité et Transports.

Le Président de la Plateforme entame le second volet en présentant les attentes des acteurs du secteur aérien. Ces derniers, qu'il s'agisse du titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (Brussels Airport Company), des compagnies aériennes basées à l'aéroport de Bruxelles-National représentées au sein de

⁹ Pour plus de détails sur les attentes et contributions des différentes parties prenantes, nous renvoyons à la section 5 de la présente synthèse.

la Belgian Air Transport Association (BATA) ou du prestataire de services de la navigation aérienne (skeyes), estiment que seule une solution globale pourra permettre de parvenir à une solution assurant la pérennité des activités liées à l'aéroport de Bruxelles-National. Cette solution globale doit, à leurs yeux, également permettre de résoudre la problématique des amendes relatives au bruit perçues par la Région de Bruxelles-Capitale, source d'insécurité juridique et économique tant pour l'exploitant de l'aéroport que pour toutes les compagnies aériennes opérant à l'aéroport de Bruxelles-National. Pour ce faire, cette solution globale doit résulter d'un consensus qui servira de base aux décisions de l'État belge. Cette solution devra constituer une balance équitable des intérêts de toutes les parties prenantes en garantissant la pérennité des exploitations à l'aéroport tout en créant un cadre clair respectueux de la santé de chacun. C'est également pourquoi les acteurs du secteur aérien entendent aujourd'hui rappeler l'importance des aspects socio-économiques liés à l'exploitation de l'aéroport et leur impact positif sur l'emploi dans les trois régions du pays.

L'aspect socio-économique est ensuite abordé en présentant les activités économiques liées à l'aéroport de Bruxelles-National. Celles-ci constituent le deuxième moteur de croissance économique en Belgique avec une valeur ajoutée annuelle de 3,2 milliards d'euros et une contribution au PNB de 2 %. Ces activités portées par 317 entreprises et 80 compagnies aériennes génèrent plus de 64 000 emplois dont 24 000 emplois directs dont près de 6 000 pour des travailleurs venus des Régions bruxelloise et wallonne et plus de 40 000 emplois indirects dont un nombre très important d'emplois à Bruxelles, notamment dans l'hôtellerie. A ce titre, Brussels Airport Company souhaite également rappeler l'importance des activités de fret au sein de Brucargo, plateforme logistique pour le transport de marchandises par avion mais également par route. Brucargo est un soutien incontestable de l'économie belge et notamment de secteurs phares tels que l'industrie pharmaceutique, l'agro-alimentaire, etc., et représente également plus de 5 000 emplois directs.

La sensibilité de l'aéroport à la concurrence internationale est soulignée. Si la concurrence exercée par les compagnies aériennes étrangères sur les compagnies aériennes belges est bien connue, la concurrence entre aéroports est souvent négligée. Or, l'aéroport de Bruxelles-National est situé à proximité de plusieurs aéroports majeurs, tant au niveau du trafic passagers que du fret. Leur accès aisé par la route ou par le train met d'autant plus l'exploitant de l'aéroport, Brussels Airport Company, sous pression. Brussels Airport Company appelle à la définition d'un cadre stable et cohérent pour le développement durable de l'aéroport. L'aéroport de Bruxelles-National rappelle le rôle joué par nos compagnies aériennes à l'étranger : la connectivité aux autres métropoles internationales est un élément majeur sur les plans économique et social de Bruxelles et de la Belgique.

L'interdépendance du trafic passagers et du fret est brièvement exposée. L'aéroport de Bruxelles-National – passagers et fret – constitue une plateforme logistique commune dont les différentes composantes sont indispensables les unes aux autres. Les activités sur l'aéroport sont soutenues par un nombre de passagers croissant alors que le nombre de mouvements a diminué de 28 % par rapport à l'année 2000. La diminution du nombre de mouvements est due à une augmentation de la capacité (nombre de sièges disponibles) et du taux de remplissage des avions. Concernant l'évolution du nombre de créneaux de nuit alloué par le Coordonnateur, Belgium Slot Coordination, il a chuté de 25 000 en 2007 à 15 835 en 2018. Ce nombre est fixé depuis 2009 par Arrêté ministériel à un maximum de 16 000 créneaux de nuit dont un maximum de 5 000 départs.

L'investissement des acteurs dans le développement durable se traduit par différentes actions : les compagnies aériennes investissent dans le renouvellement de leur flotte, diminuant le bruit émis et les émissions polluantes et en augmentant l'efficacité des vols. Elles s'efforcent d'utiliser au mieux les capacités disponibles en développant le transport cargo en soute. L'aéroport est certifié neutre en CO₂ selon le programme d'accréditation d'Airport Council International (ACI). Son schéma de tarification comporte une composante environnementale et les avions les plus bruyants paient 3 fois plus cher que les plus silencieux.

Le principe du réseau en étoile (Hub-and-spoke) est présenté : les hubs sont importants pour les compagnies aériennes basées à l'aéroport ainsi que pour permettre à l'exploitant de l'aéroport d'offrir un large éventail de destinations. Dans le système du réseau en étoile, l'aéroport sert de hub pour les compagnies aériennes qui amènent les passagers à l'aéroport de Bruxelles-National pour les transférer vers d'autres vols.

La présentation se termine par une séance de questions-réponses. Pour plus de détails concernant le contenu de ces discussions, il est renvoyé au rapport de synthèse de la Plateforme #1.

2.2 Plateforme #2 : 21 février 2022

Durant la seconde Plateforme, des représentants de la DG MOVE de la Commission européenne, de la Direction Générale de l'Aviation Civile française et le Président de la Plateforme prennent notamment la parole. Le Règlement relatif à l'approche équilibrée en vigueur en Europe est présenté.

2.2.1 Présentation 1 : DG MOVE (Commission européenne)

Un représentant de la DG MOVE de la Commission européenne, présente l'approche équilibrée et la procédure à suivre lors de l'introduction de restrictions d'exploitations, et ses liens avec les normes d'application dans la gestion du bruit, à savoir le Règlement 598/2014 et la Directive 2002/49/CE.

Le Règlement 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, est présenté.

L'approche équilibrée qui découle du Règlement 598/2014 et qui suit la résolution A33/7 de l'OACI, doit considérer quatre piliers principaux : 1) l'effet prévisible d'une réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien, 2) la planification et la gestion de l'utilisation des terrains ; 3) des procédures opérationnelles de réduction du bruit ; des restrictions d'exploitation, lesquelles ne peuvent être appliquées en première intention, mais seulement après l'examen des autres mesures de l'approche équilibrée, et la consultation des parties prenantes.

La procédure pour activer le dernier pilier de l'approche équilibrée – l'introduction de restrictions d'exploitations – suit les étapes définies à l'article 5 du Règlement 598/2014, lesquelles incluent (de manière non-exhaustive) :

- La définition d'un objectif de réduction du bruit pour l'aéroport concerné ;
- La détermination des mesures envisageables pour réduire les répercussions des nuisances sonores ;
- Que le rapport coût-efficacité probable des mesures d'atténuation du bruit soit évalué de manière approfondie ;
- Que les parties prenantes, dont les riverains, soient consultées en toute transparence sur les mesures prévues.

La Directive 2002/49/CE introduit l'obligation pour les Etats-membres de rédiger des plans d'actions pour gérer les nuisances sonores, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit. Le plan d'actions doit reprendre les mesures visant une réduction du bruit, notamment celles des 3 premiers piliers.

La consultation publique instaurée dans le cadre de la Directive 2002/49/CE est relative aux plans d'actions, lesquels sont réexaminés et le cas échéant, révisés lorsque survient un fait nouveau majeur affectant la situation en matière de bruit, et au moins tous les cinq ans. Pour les aéroports, il indique les mesures pour une réduction du bruit, notamment celles des 3 premiers piliers.

2.2.2 Présentation 2 : DGAC (France)

Le bureau des impacts territoriaux et de l'intermodalité à la Direction Générale de l'Aviation Civile française (DGAC) présente la « Situation en France en matière de gestion des nuisances sonores : une approche équilibrée et concertée ».

Le cadre juridique applicable en France suit la réglementation européenne (Directive 2002/49/CE et Règlement (UE) 598/2014), transposée en droit français notamment dans le code de l'environnement, de l'urbanisme et de l'aviation civile.

Les outils de maîtrise des nuisances sonores qui y sont mis en œuvre consistent en des Cartes Stratégique de Bruit (CSB) et des plans d'action (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - PPBE). Les objectifs respectifs des CSB et des PPBE sont de diagnostiquer le niveau d'exposition au bruit (actuel et à venir) et d'identifier les mesures à prendre. Cela englobe les principales infrastructures de transports (routes, autoroutes, voies ferrées), les grandes agglomérations (> 100 000 habitants) et 9 aéroports principaux désignés par l'Etat en application de la Directive. Les échéances de révision (tous les 5 ans) sont inscrites dans un calendrier de publication, fixé par la Commission européenne depuis 2005.

Les CSB permettent l'évaluation du nombre de personnes exposées au-delà des valeurs limites. Le PPBE permet d'identifier les mesures à prendre dans le cadre d'un plan d'actions sur les 3 premiers piliers de l'approche équilibrée. Ce plan contient :

- Un état des lieux de la situation du bruit autour de la plateforme aéroportuaire (actuelle et à venir) réalisé à partir de la synthèse des résultats de la cartographie du bruit ;
- L'identification des éventuels problèmes de bruit dans les zones dépassant les valeurs limites ;
- Les mesures mises en œuvre dans les 10 années précédentes, et celles prévues pour les 5 années à venir (sur lesquelles les signataires s'engagent).

La présentation se poursuit avec la déclinaison des actions selon les 4 piliers de l'approche équilibrée.

Les actions relatives au premier pilier incluent un travail constant d'amélioration des normes internationales au regard du niveau de bruit produit par les aéronefs, des réponses technologiques industrielles dédiées à la réduction de bruit, des incitations financières au renouvellement des flottes obtenues en modulant certaines taxes ou redevances en fonction des performances acoustiques des appareils.

L'objectif du deuxième pilier est de mettre en place des règles de gestion voire des contraintes d'urbanisme pour limiter le nombre de personnes exposées au bruit, ainsi que des dispositifs d'aide pour limiter la gêne sonore de la riveraineté. En France, ce pilier se décline en deux volets :

- Un volet préventif dont la mise en œuvre est le PEB (qui a pour but d'empêcher l'accroissement de la population soumise au bruit et imposer, pour ceux autorisés, des contraintes à la construction) ;
- Un volet curatif dont la mise en œuvre est le Plan de Gêne Sonore (PGS) (qui a pour but de définir les riverains éligibles à un dispositif d'aide à l'insonorisation).

Le volet préventif agit sur l'urbanisation, tandis que le volet curatif agit sur l'insonorisation. Le 2^{ème} pilier est fondé sur les principes de taxation sur les nuisances sonores aériennes, du pollueur-payeur (plus la nuisance est forte, plus le montant de la taxe est élevé), l'acquittement de la taxe par les compagnies pour chaque décollage d'aéronef. Le produit de cette taxe est reversé par la DGAC aux exploitants d'aérodromes, qui sont les gestionnaires de l'aide à l'insonorisation. L'éligibilité des riverains dépend de deux critères : les riverains dont les locaux sont situés (c'est-à-dire autorisés ou existants) dans le PGS à la date de sa publication, et situés dans une zone non couverte par un PEB à la date de délivrance de l'autorisation de construire.

L'objectif du 3^{ème} pilier est de mettre en œuvre des procédures à moindre bruit à faire respecter par les opérateurs, pour réduire au minimum le nombre de personnes touchées et/ou réduire le niveau de bruit perçu à tel ou tel endroit. Cela implique des mesures de navigation aérienne telles que des trajectoires permettant d'éviter des zones densément peuplées ; des descentes « douces » (pour éviter les paliers et les bruits moteur); des Volumes de Protection Environnementale (VPE) et Limites Géographiques Opérationnelles (LGO), ...

Le 4^{ème} pilier intervient en dernier recours. Son objectif est d'instaurer des restrictions d'exploitation pour parvenir à limiter les nuisances sonores et à résoudre les problèmes de bruit identifiés autour d'une plateforme aéroportuaire. L'application de la procédure définie à l'article 5 du Règlement 598/2014 prend la forme d'Etudes d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE). Ces restrictions sont établies aéroport par aéroport.

Les instances de concertation prévues par la réglementation nationale sont la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR). De plus, chaque pilier de l'approche équilibrée est soumis à concertation :

- 1^{er} pilier : Pour les incitations financières ;
- 2^{ème} pilier : Dans le processus d'approbation des PEB et des PGS, dossiers d'aide à l'insonorisation ;
- 3^{ème} pilier : Lors des changements de procédures de navigation aérienne (Etudes d'Impact de Circulation Aérienne - EICA) ;
- 4^{ème} pilier : Lors de l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation (études d'impact EIAE) en conformité avec le Règlement 598/2014. De plus, une concertation renforcée avec les outils européens, devenus centraux dans les travaux français, a lieu à travers des CSB et PPBE.

2.2.3 Présentation 3 : DGTA

Le Président de la Plateforme et Directeur général de la DGTA, Monsieur Koen MILLIS, présente les 4 piliers de l'approche équilibrée, les diverses mesures de réduction disponibles ainsi que les mesures belges.

Les mesures sont classées par pilier, par la DGTA sur base des mesures sollicitées par les membres lors de la première réunion de la Plateforme:

- 3 % des mesures proposées relèvent du pilier 1 (réduction du bruit à la source) ;
- 7 % des mesures proposées relèvent du pilier 2 (planification et gestion de l'utilisation des terrains) ;
- 51 % des mesures proposées relèvent du pilier 3 (procédures opérationnelles d'atténuation du bruit) ;
- 39 % des mesures proposées relèvent du pilier 4 (restrictions d'exploitation).

Les mesures sont réparties en catégories : allongement de la nuit, financement de la flotte, retrait des avions les plus anciens, redevances aéroportuaires, aménagement du territoire, PBN, normes de vent, révision des QC, insonorisation, modification des routes de vol, prise en compte de la densité de population, réduction/suppression des vols de nuit, limitation/réduction des activités, répartition équitable.

En Belgique, les mesures par pilier, sont réparties, sur base de leur nature, entre les différents niveaux de pouvoirs. Certaines compétences dépendent du niveau fédéral tandis que d'autres dépendent du niveau régional. La réglementation de la navigation aérienne, l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et les restrictions d'exploitation relèvent des compétences fédérales (liées respectivement aux 1^{er}, 3^{ème} et 4^{ème} piliers). L'Etat fédéral est compétent pour agir sur les points suivants :

- Un cadre de gestion du bruit, incluant une loi survol et une méthodologie de publication des procédures de vol, ainsi qu'une institutionnalisation de la Plateforme de concertation et du groupe technique ;

- Un examen des mesures en place, incluant la révision des charges terminales du contrôle aérien en fonction du bruit émis, les mesures opérationnelles antibruit et procédures de vol, et l'évaluation du système des quotas de bruit.

La planification et la gestion de l'utilisation des terrains sont une compétence régionale qui comprend la protection de l'environnement, la planification et la gestion de l'utilisation des sols. Cela inclut les cartographies, plan d'actions, normes de bruit et autorisation environnementale de l'aéroport.

Les prochaines étapes sont décrites comme suit : proposition du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET lors de la prochaine Conférence interministérielle (concertation entre le Fédéral et les Régions) d'organiser des sessions de travail afin de s'agréeer sur une feuille de route, respectant l'approche équilibrée, qui pourra alors être présentée à la Plateforme de concertation. Cette feuille de route devrait participer à encadrer les travaux des prochaines plateformes.¹⁰

Les présentations se terminent par une séance de questions-réponses. Pour plus de détails concernant le contenu de ces discussions, il est renvoyé au rapport de synthèse de la Plateforme #2.

2.3 Plateforme #3 : 21 avril 2022

Durant la 3^{ème} Plateforme, un représentant de la DG CLIMA de la Commission européenne et le Président de la Plateforme prennent la parole. Les thématiques suivantes sont abordées : la Directive 2002/49/CE, le rôle de l'OACI, les procédures et approches PBN ainsi que les normes de vent.

2.3.1 Présentation 1 : DG CLIMA (Commission européenne)

La DG CLIMA de la Commission européenne présente le processus au sein de la Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Les raisons pour lesquelles s'intéresser au bruit sont multiples, et comprennent, entre autres, son inscription dans le pacte vert pour l'Europe (objectif de zéro pollution ainsi que la mobilité durable et intelligente), et l'impact sur la santé publique. L'exposition au bruit dû au trafic aérien fait l'objet de recommandations par le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices : moins de 45dB Lden pour l'exposition moyenne au bruit (forte gêne) et moins de 40dB Lden pour l'exposition au bruit nocturne (fortes perturbations du sommeil).

La Directive 2002/49/CE demande l'évaluation du bruit selon des méthodes spécifiques ; l'évaluation des effets sur la santé selon les niveaux de l'OMS et la préparation, discussion et adoption d'un plan d'actions et mise en œuvre de celui-ci pour réduire les effets sur la santé (les limites nationales sont des critères de priorisation).

En ce qui concerne la méthode d'évaluation du bruit ainsi que le rôle et pouvoir discrétionnaire de l'autorité compétente, l'évaluation du bruit est basée sur une méthode de calcul prévue par la Directive 2002/49/CE, l'autorité compétente a ensuite un pouvoir discrétionnaire dans les mesures reprises dans le plan d'actions par rapport aux recommandations de l'OMS :

- Effets sur la santé à considérer ;
- Comment choisir les mesures de réduction ;
- Monétisation des effets sur la santé.

¹⁰ Au jour de finalisation du présent rapport de synthèse, les discussions entre les différentes Régions et le Fédéral sont toujours en cours et des réunions régulières ont lieu. Aucun accord n'a pu encore être dégagé.

2.3.2 Présentation 2 : DGTA

Monsieur Koen MILIS, Directeur général de la DGTA, et Monsieur Morgan HANSENNE, Attaché à la DGTA, présentent l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), les tenants et aboutissants de la procédure Performance Based Navigation (PBN), les normes de vent ainsi que le processus à suivre pour le renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'OACI soutient la diplomatie et la coopération en matière de transport aérien des 193 États signataires de la Convention de Chicago (1944). Elle a adopté un ensemble de normes et de pratiques recommandées (SARPs) dans les 19 Annexes à la Convention. Il est signalé que les normes de l'OACI ne remplacent jamais la primauté des exigences réglementaires nationales, les États incorporent les textes des Annexes dans le droit national et notifient les différences à l'OACI.

L'OACI publie aussi des Procédures pour les Services de Navigation Aérienne (PANS).

Les PANS spécifient, d'une manière plus détaillée que ne le font les normes et pratiques recommandées, les procédures à appliquer effectivement par les organismes des services de la circulation aérienne dans la mise en œuvre des divers services. Les PANS n'ont pas le même caractère que les normes et pratiques recommandées. Leur application sur le plan mondial est recommandée aux États contractants. La responsabilité de la mise en application des procédures incombe aux États contractants. Les différences opérationnellement pertinentes sont simplement mentionnées aux Aeronautical Information Publication (AIP).

Le PBN est un concept de navigation fondé sur les performances. Du point de vue d'un fournisseur de ATM/ANS, le PBN est l'un des outils du concept d'espace aérien. Du point de vue des aéronefs et des équipages, le PBN clarifie et fournit une structure uniforme aux exigences de certification de navigabilité et d'approbation opérationnelle. Il contient 3 composantes :

1. L'application de navigation qui identifie les exigences de navigation résultant du concept d'espace aérien, comme les routes ATS et les procédures de vol aux instruments ;
2. Les infrastructures d'aides à la Navigation au sol (VOR, DME) et dans l'espace (GPS, Galileo) ;
3. Les spécifications de navigation – les spécifications technique et opérationnelle qui identifient les performances et les fonctionnalités requises de l'équipement de navigation – parmi lesquelles la RNAV (navigation de surface) et la RNP (également classifiée selon la précision de la navigation désirée) :
 - a. RNAV : méthode de navigation qui permet la navigation sur n'importe quelle trajectoire de vol souhaitée ; elle permet de déterminer en permanence sa position où qu'il se trouve plutôt que de suivre uniquement des trajectoires entre des aides à la navigation au sol individuelles et selon la précision de la navigation désirée, 1 NM, 2NM, 5NM, 10NM) ;
 - b. RNP – inclut des fonctions de surveillance et d'alerte de performance.

Le PBN permet le design de routes sans nécessairement faire référence aux aides à la navigation au sol, d'optimiser les arrivées en descente continue (CDO), et d'optimiser les départs en montée continue (CCO).

Les avantages environnementaux que peut apporter le PBN ne peuvent réellement être obtenus que via un concept d'espace aérien abouti et d'autres outils comme un système informatique de gestion des vols à l'arrivée et au départ performant (AMAN/XMAN, DMAN) et la modification des procédures PBN optimisées ainsi que de nouvelles méthodes de travail du contrôle aérien. L'utilisation de procédures de vol RNAV en superposition (overlay) n'est pas suffisant. Le PBN permet de contrôler plus efficacement les routes de vols et de maîtriser le niveau de dispersion désiré en fonction de l'objectif défini.

L'OACI promeut l'application du PBN au niveau mondial depuis 2007 (Résolutions 36-23 et 37-11 de l'Assemblée générale). Le Règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixe des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les

performances. Le Règlement exige que les routes ATS et les procédures d'approche PBN soient mises en œuvre à trois dates limites : le 3 décembre 2020, le 25 janvier 2024 et le 6 juin 2030. La Belgique est un des 7 pays européens à avoir satisfait aux requis du Règlement applicable au 3 décembre 2020 en matière d'approche RNP aux extrémités de pistes aux instruments sans approche de précision.

Pour le 25 janvier 2024, il y a obligation de disposer d'au moins une procédure de départ et une arrivée normalisée pour chaque extrémité de piste aux instruments, alors que l'usage exclusif du PBN est prévu en 2030. Les approches PBN aux bouts de pistes 07L et 07R de l'aéroport de Bruxelles-National requises au 25 janvier 2024 ont été mises en place temporairement par mesure de contingence suite aux travaux aux pistes et balises de navigation aérienne. Pour toute nouvelle procédure ou modification significative d'une procédure existante, l'État belge s'assurera que les différentes options possibles soient étudiées et que tous les requis légaux en matière d'évaluation d'incidences environnementales, de consultation des parties prenantes et du public soient effectués avant leur publication.

Il n'existe pas de normes et pratiques recommandées dans les Annexes en matière de limites d'utilisation des pistes lors de l'application d'un PRS.

En matière de normes de vent, les Procédures pour les Services de Navigation Aérienne — Gestion du Trafic Aérien (PANS-ATM) spécifient (OACI – Doc 4444 – Chapitre 7.2) les procédures de choix de la piste en service, notamment les circonstances dans lesquelles l'atténuation du bruit ne sera pas un facteur déterminant pour la désignation des pistes. Il s'agit de dispositions standardisées dont la sécurité de l'application est assurée de manière globale. L'OACI indique que l'atténuation du bruit n'est pas une raison suffisante pour sélectionner une piste si le vent arrière dépasse 5 nœuds et le vent traversier dépasse 15 nœuds. Cela ne doit pas être compris comme une obligation de dépasser les 5 nœuds pour pouvoir changer de piste¹¹.

La tour de contrôle de l'aérodrome choisit la piste en service pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs en tenant compte de la vitesse et de la direction du vent de surface ainsi que d'autres facteurs locaux pertinents, tels que : a) la configuration de la piste ; b) les conditions météorologiques ; c) les procédures d'approche aux instruments ; d) les aides à l'approche et à l'atterrissage disponibles ; e) les circuits d'aérodrome et les conditions de circulation aérienne ; f) la longueur de la ou des pistes d'atterrissage ; g) d'autres facteurs mentionnés dans les instructions locales.

Le système de pistes préférentielles et ses normes de vent sont définis par instructions du Ministre et du Directeur général de la DGTA. Modifier les normes actuelles nécessite d'évaluer le maintien de la sécurité aérienne au regard de la réglementation et de la situation opérationnelle actuelles.

Concernant le renouvellement du permis environnemental de l'aéroport de Bruxelles-National, l'actuel permis a été délivré à la NV BIAC (devenu BAC) le 8 juillet 2004 par la députation permanente du conseil provincial du Brabant flamand et prend fin le 8 juillet 2024. Le processus de renouvellement est en cours et intervient entre

¹¹ En effet, « au regard de l'OACI, une valeur de vent arrière de 5 nœuds peut être atteinte, mais la sécurité doit être assurée en amont pour ne pas dépasser cette valeur. Alors qu'à l'aéroport de Bruxelles-National, il est nécessaire de dépasser 7 nœuds de vent arrière pour engendrer la procédure de changement de piste. Une demande de changement de piste à un vent arrière de moins de 7 nœuds serait considéré comme une erreur. Les normes de vent à BRU sont ainsi moins sécuritaires que celles préconisées par les experts de l'OACI. Les philosophies [d'application] sont donc différentes entre les normes de vent fixées par l'OACI et celles fixées en Belgique et spécialement à l'aéroport de Bruxelles-National. »

Brussels Airport Company et l'administration de la Région flamande. Une notification du projet de l'Étude d'Impact Environnemental (projet-MER) et une demande d'avis de cadrage ont été faites auprès de cette administration. L'autorité fédérale ne gère pas la procédure de renouvellement.

A la suite de la présentation sur les différents concepts développés ci-dessus, le Président fait un état des lieux des contributions reçues des participants par pilier et s'en suit un premier échange avec ces derniers. Par manque de temps, le quatrième pilier est présenté lors de la séance prochaine.

Les présentations se terminent par une séance de questions-réponses. Pour plus de détails concernant le contenu de ces discussions, il est renvoyé au rapport de synthèse de la Plateforme #3.

2.4 Plateforme #4 : 20 juin 2022

Lors de la Plateforme du 20 juin 2022, Envisa présente son étude définitive relative aux incidences de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National sur l'environnement, pour ce qui concerne les nuisances sonores. Envisa est une société de conseil qui travaille exclusivement sur le développement de solutions pour la croissance durable de l'aviation¹² et qui a été mandatée, par le biais d'un marché public, afin de réaliser une étude d'impacts sur l'environnement en ce qui concerne la pollution sonore engendrée par l'aéroport de Bruxelles-National (cf 1.2).

2.4.1 Présentation 1 : Envisa

Le Président de la Plateforme, Monsieur Koen MILIS, Directeur général de la DGTA, introduit le contexte judiciaire dans lequel s'inscrit l'étude réalisée par Envisa. Le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles a condamné l'État belge à faire réaliser une étude d'incidences et à la communiquer aux parties au plus tard le 1^{er} juin 2022. Les parties à la procédure judiciaire ont été invitées à communiquer à Envisa pour le 15 février 2021 au plus tard leurs observations portant sur l'évaluation indépendante de l'impact sonore et plus particulièrement, les cartographies. L'État belge devait soumettre aux États généraux les résultats de l'étude dès leur disponibilité (jugement du 30 mai 2018).

Envisa présente la problématique, les contextes géographique, historique et politique de l'aéroport de Bruxelles-National. Ils procèdent à une comparaison avec les pays limitrophes qui rencontrent la même problématique. Ils exposent les conclusions de leur rapport de 2019 (pas de politique commune sur la manière de gérer le bruit, impact vs bénéfice, nécessité d'une coopération entre les différents gouvernements et une responsabilisation). Il s'agit de « micro-solutions » pour montrer les possibilités pour réduire l'impact du bruit. Il y a une nécessité de se mettre d'accord « autour de la table » sur les principes généraux et de rechercher des moyens justes et équitables afin de partager la charge du bruit.

Concernant le Preferential Runway System (PRS), Envisa explique que les pistes 25R et 25L sont les pistes à privilégier pour le décollage et l'atterrissage. Ils font une comparaison entre les limites de vent à respecter pour l'utilisation du PRS à Bruxelles-National et les limites de vent recommandées par l'OACI. Ils concluent que les normes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National sont donc déjà plus élevées que celles recommandées par l'OACI et sont moins strictes au regard de la sécurité aérienne. En ce qui concerne le vent, le changement de piste à l'aéroport de Bruxelles-National ne peut se faire que si la limite de vent arrière ou de vent de travers est dépassée. Les normes de l'OACI fonctionnent différemment : si elles définissent une valeur maximale du vent,

¹² Description issue du site internet d'Envisa : <https://www.env-isa.com/fr/about-fr/>

des mesures doivent être prises pour s'assurer que ces valeurs ne sont pas dépassées afin de garantir la sécurité du trafic aérien.

Les sonomètres WSP Bali et WSP Corn servent à établir les infractions concernant les approches sur la piste 01 mais les mesures de ces deux sonomètres diffèrent. Envisa identifie un problème dans la définition des limites de bruit par zone pour établir les infractions et dans les mesures du sonomètre WSP Bali.

Les métriques utilisées sont les métriques Lden¹³ et Lnight¹⁴. Pour déterminer la population subissant une forte gêne (High Annoyance, HA), le pourcentage est calculé à partir d'un niveau Lden (par exemple 55 dB) et ensuite appliqué à la population exposée dans le contour Lden 55 dB. Pour déterminer la population subissant une forte perturbation du sommeil (High Sleep Disturbance, HSD), le pourcentage est calculé à partir d'un niveau Lnight (par exemple 45 dB) et appliqué à la population exposée dans le contour Lnight 45 dB.

Pour déterminer le nombre d'évènements au-dessus d'un niveau sonore, on compte le nombre de mouvements où le niveau maximal (Lamax) a dépassé une certaine valeur : 60 dB(A) ou 70 dB(A). Il s'agit d'une valeur moyenne sur l'année et qui est plus représentative de la fréquence des survols. Les valeurs modélisées et les valeurs mesurées ont été comparées. Nous renvoyons aux cartographies reprises dans la présentation d'Envisa.

Une évaluation scientifique des scénarios a été menée. Les scénarios basés sur les propositions faites par les parties au jugement ont fait l'objet d'une analyse détaillée concernant l'impact géographique (cartes avec les contours de bruit), l'analyse de la population impactée, basée sur des métriques pertinentes et l'évaluation quantitative des autres impacts. De nombreuses propositions démontrent que des réductions de l'impact sonore sont possibles, certaines à court terme, d'autres à plus long terme. Mais, selon Envisa, rien n'est possible, s'il n'y a pas de consensus sur l'objectif à atteindre.

Concernant les différents scénarios détaillant son impact géographique et son impact sur la population survolée, nous renvoyons à l'étude Envisa pour plus de détails.

Envisa propose des pistes de solution :

- Nécessité d'un accord sur les principes généraux ;
- Importance de responsabiliser et construire des processus autour de la Plateforme ;
- Nécessité de placer l'aéroport lui-même au centre de ces processus d'engagement avec le soutien implicite des Régions et de l'État fédéral ;
- Importance de mettre en place une « vision stratégique » sur le développement de l'aviation civile en Belgique ;
- Rechercher prioritairement des moyens justes et équitables afin de partager la charge du bruit (même si cela semble aller à l'encontre du Règlement 598/2014) ;
- Nécessité de se concentrer sur le bruit nocturne qui est clairement le plus important et a des effets prouvés sur la santé.

¹³ Exposition au bruit d'une personne cumulée sur 24 heures pendant une année.

¹⁴ Exposition au bruit au bruit d'une personne cumulée la nuit, de 23h00 à 07h00, pendant une année.

2.4.2 Présentation 2 : Points non abordés lors de la 3^{ième} session – 4^{ième} pilier

Le Président de la Plateforme, Monsieur Koen MILLIS, poursuit la présentation qui n'avait pu être terminée lors de la 3^{ième} Plateforme et présente les différentes contributions reçues concernant le 4^{ième} pilier.

Les présentations se terminent par une séance de questions-réponses. Pour plus de détails concernant le contenu de ces discussions, il est renvoyé au rapport de synthèse de la Plateforme #4.

2.5 Plateforme #5 : 7 novembre 2022

Lors de la Plateforme #5, le Président de la Plateforme, Monsieur Koen MILLIS, procède à un récapitulatif des 4 réunions précédentes et des différents piliers de l'approche équilibrée. Ensuite, une discussion générale sur l'avis concernant le premier pilier de l'approche équilibrée – la réduction du bruit à la source – a été menée. Nous renvoyons au rapport de synthèse de la Plateforme #5 ainsi qu'à la rubrique sur les propositions des membres de la Plateforme du présent rapport pour plus de détails. Lors de cette Plateforme, aucun exposé n'a été fait.

Les membres sollicitent la participation du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET la présence d'un expert en matière de santé.

2.6 Plateforme #6 : 19 janvier 2023

Lors de la Plateforme #6, l'ordre du jour est consacré au projet d'avis de la Plateforme sur le 1^{er} pilier et à l'ouverture des discussions sur le 2^{ième} pilier avec les présentations de la SOWAER et de Bruxelles Environnement.

2.6.1 Présentation 1 : SOWAER (Région Wallonne)

La SOWAER est une société d'intérêt public constituée par la Région Wallonne avec la volonté de s'inscrire dans une logique de développement durable. En tant que propriétaire des infrastructures de Liège et Charleroi, et bras armé de la Wallonie, la SOWAER assure la gestion d'un ambitieux programme d'investissement sur les deux aéroports wallons – Liège et Charleroi – , dont l'objectif est d'accélérer leur développement économique et les retombées en termes d'emplois directs et indirects. Elle met en œuvre également les mesures d'accompagnement décidées par le Gouvernement wallon afin de préserver l'environnement des riverains proches de ces deux aéroports¹⁵.

La Société Wallonne des AÉROports (SOWAER), aborde les grands traits de la politique wallonne en matière de nuisances sonores (modèle wallon). Elle présente tout d'abord les éléments mis en place dans le cadre de l'approche équilibrée, plus particulièrement en ce qui concerne les mesures d'accompagnement. L'accent est mis sur les aspects d'aménagement du territoire, les compétences régionales, et, au-delà des 4 piliers de l'approche équilibrée, sur les aspects de communication et d'engagement communautaire.

La politique de réduction des nuisances repose sur un modèle de concentration des trajectoires pour minimiser le nombre d'habitants touchés. La SOWAER fait une distinction entre les aéroports de Liège et de Charleroi, l'un étant en périphérie semi-rurale et donc ouvert 24h/24h et l'autre se situant en zone urbaine et étant un aéroport de jour. Il y a deux dispositions réglementaires fondamentales : Le Plan de Développement à Long Terme (ci-après PDLT) qui fixe les limites au développement de chaque aéroport et établit un cadre d'aménagement préventif du territoire. 24 379 immeubles d'habitation sont concernés à Liège par ce PDLT et 25 068 à Charleroi.

¹⁵ Description issue du site internet de la Région wallonne <https://www.wallonie.be/fr/acteurs-et-institutions/wallonie/autres-acteurs-publics-de-la-wallonie/societe-wallonne-des-aeroports-sowaer>

A ce PDLT s'ajoute un Plan d'Exposition au Bruit (ci-après PEB) qui est révisé tous les 3 ans par le Service Public de Wallonie (SPW). Il tient compte de l'activité actuelle et fait une estimation de l'évolution à 3 ans afin de proposer des solutions diverses aux citoyens (acquisition d'habitations, mesures d'insonorisations, etc.). 16 610 immeubles d'habitation sont concernés à Liège par ce PEB et 11 223 pour Charleroi.

La SOWAER identifie des solutions pour les citoyens telles que la vente ou l'insonorisation, des primes de déménagement pour les locataires, des indemnités spécifiques pour commerçants et professions libérales, l'insonorisation et l'aide à l'insonorisation. La SOWAER donne des exemples concrets de solutions mises en place autour des aéroports de Liège et de Charleroi et chiffre le coût de ces solutions.

Le diapason est un outil d'information, de contrôle et de sensibilisation qui permet l'information et la concertation avec les riverains et communes, l'information des autorités (ACNAW, Administration, le Ministre, Communes, etc.), de suivre l'évolution du bruit et vérifier la stabilité des zones, d'identifier les améliorations possibles (en termes de trajectoires, procédures, niveaux sonores au sol, etc.), et d'essayer de les implémenter, l'information et la sensibilisation des compagnies aériennes et de vérifier le respect de la législation en termes de bruit ou de trajectoire. Au niveau européen, le modèle wallon est reconnu pour son efficacité en matière de gestion de son impact environnemental et particulièrement, en ce qui concerne le bruit. 33 sonomètres fixes et plus de 1500 campagnes mobiles prennent plus de 2620 mesures autour des zones des PEB de Liège et Charleroi et récoltent les données de vol, les trajectoires et la météo. Les trajectoires et relevés sonométriques sont accessibles en ligne sur le site internet de la SOWAER. Une application pour smartphone a également été mise en place. Dans une optique d'optimisation des trajectoires, il y a une concentration des trajectoires dans les plans de bruit et l'application de procédures de moindre bruit. Concernant la « Collaborative Environmental Management » (CEM), une charte a été signée en mai 2021 à Liège et fin novembre 2021 à Charleroi.

La SOWAER a expliqué son rôle et le rôle de l'ACNAW (Autorité de Contrôle des Nuisances sonores Aéroportuaires en région Wallonne). Elle a ensuite présenté des graphiques étayant l'évolution annuelle des plaintes relatives au « bruit » à l'aéroport de Liège et Charleroi ainsi la corrélation de cette évolution avec le nombre de plaignants. Ces graphiques montrent une augmentation des plaintes relatives aux nuisances sonores et du nombre de plaignants ; ainsi qu'une concentration des plaintes sur quelques plaignants.

2.6.2 Présentation 2 : Bruxelles Environnement (Région de Bruxelles-Capitale)

Bruxelles Environnement a pour tâches l'administration de l'Environnement et de l'Énergie de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle est chargée de concevoir et de mettre en œuvre les politiques régionales dans toutes les matières liées à l'environnement¹⁶.

Bruxelles Environnement présente les grands traits de l'approche équilibrée, la situation existante en Région de Bruxelles-Capitale et le pilier 2 et ses perspectives.

Bruxelles Environnement commence par l'interprétation de la Région de Bruxelles-Capitale concernant l'approche équilibrée. Les trois piliers sont dépendants les uns des autres, sans hiérarchie entre eux. L'approche équilibrée de la gestion du bruit élaborée par l'OACI vise à gérer le bruit à un aéroport en cernant le problème de bruit qui s'y pose et en analysant ensuite les diverses mesures qui peuvent être prises pour réduire le bruit en examinant quatre éléments principaux, à savoir la réduction à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures d'exploitation à moindre bruit et les restrictions d'exploitation, dans le but de régler le problème de bruit de la façon la plus avantageuse d'un point de vue coût-efficacité.

¹⁶ Description issue du site internet de Bruxelles Environnement <https://environnement.brussels/citoyen/a-propos-bruxelles-environnement>

Bruxelles Environnement a présenté le cas de l'aéroport de Bruxelles-National dans le cadre de l'approche équilibrée. Le Règlement 598/2014 indique notamment que les aéroports doivent appliquer cette approche au cas par cas. L'Union européenne, au travers de la Directive européenne 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, demande aux États membres d'établir des cartes de bruit stratégiques montrant la situation au cours de l'année civile précédente et des plans d'actions visant à gérer, sur leur territoire, les problèmes de bruit et ses effets, y compris, si nécessaire, sa réduction notamment dans les endroits situés près de grands aéroports. Les autorités compétentes en Belgique pour la Directive 2002/49 sont les Régions.

Bruxelles Environnement a présenté un schéma répartissant les compétences des différents piliers entre les Régions et l'État fédéral dans lequel les Régions sont compétentes pour le pilier 2 (planification et gestion de l'utilisation des terrains) ainsi que pour les normes de bruit à la réception et le permis d'environnement de l'aéroport de Bruxelles-National. L'État fédéral, quant à lui, étant compétent pour le pilier 1 (réduction à la source : modernisation de la flotte, instruments financiers (taxes), le pilier 3 (procédure d'exploitation à moindre bruit) et si cela ne suffit pas, le pilier 4 (restriction d'exploitation : interdiction des vols de nuits, interdiction de certains types d'avions, etc.).

Bruxelles Environnement a présenté des cartographies du bruit du trafic aérien en Région de Bruxelles Capitale, l'une tenant compte de la mesure Lden et l'autre, de la mesure Ln. Bruxelles Environnement en conclut que les contours de niveaux sonores varient beaucoup selon les procédures de vol utilisées durant l'année examinée. Concernant 2021, Bruxelles Environnement est en attente de données complémentaires de la part de BAC (nouvelle méthode de calculs + calculs jusqu'aux seuils de l'OMS). Il existe de nombreux effets sanitaires avérés du bruit sur la population exposée au bruit des avions. L'exposition de la population au bruit du trafic aérien est abordée. En octobre 2018, l'OMS a revu ses seuils critiques à la baisse pour le bruit des avions. Les premiers effets sanitaires sont prouvés dès 40dB(A) en LNight et 45dB(A) en Lden. La Commission européenne demande aux États membres de calculer 2 types d'effets sur la santé sur base de nouvelles relations statistiques (Annexe III de la Directive européenne 2002/49, transposée en RBC par arrêté du 21/01/2021 et partiellement dans le VLAREM¹⁷) : HA (High Annoyance) pour la forte gêne et HSD (High Sleep Disturbance) pour les fortes perturbations du sommeil. Des graphiques détaillant les effets sanitaires du bruit engendré (routier, ferroviaire et aérien) sur la population exposée en ce qui concerne la gêne, les troubles du sommeil et les effets sanitaires a été présenté sur base de la méthode de calcul DALY¹⁸ de l'OMS. Bruxelles Environnement présente ensuite des exemples illustrant les zones de population géographiquement et quantitativement exposées à divers niveaux de bruit. On retrouve également dans l'exposé réalisé par Bruxelles Environnement une cartographie de la population bruxelloise survolée sur base de l'effet au sol des départs 25R et 19 ainsi que le « Quiet.Transport »¹⁹ qui a été adopté en février 2019 afin d'encadrer le bruit des avions. Bruxelles Environnement présente également le réseau de mesures du bruit des avions. Il s'agit d'une carte schématique de quelques « routes aériennes » importantes pour la Région de Bruxelles-Capitale, des localisations des sonomètres, et maximum de bruit autorisé par zone. Ces routes aériennes sont centrales dans le contentieux judiciaire. Bruxelles Environnement se penche également sur la question du traitement des données Bruit des

¹⁷ « Het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning », est un décret d'application du décret sur les dispositions générales en matière de politique environnementale (DABM) et se compose de deux parties : VLAREM II et III. L'objectif principal du VLAREM est de prévenir et de limiter les nuisances, la pollution de l'environnement et les risques pour la sécurité des entreprises et des commerces.

¹⁸ « Disability Adjusted Life Years » ou en français, l'espérance de vie adaptée.

¹⁹ Plan de Prévention et de Lutte contre le Bruit et les Vibrations en Milieu urbain adopté le 28 février 2019 et provient de Bruxelles environnement :

https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/PROG_20190228_QuietBrussels_FR.pdf

avons, une liste de législations bruxelloises ainsi que les constatations (infractions). Il explique comment il impute une infraction à une compagnie déterminée (un survol déterminé par tel avion à tel moment).

En ce qui concerne la planification territoriale (pilier 2), Bruxelles Environnement distingue la situation actuelle et la situation souhaitée. Dans l'exposé de la situation actuelle, Bruxelles Environnement a présenté une carte d'affectation au sol indiquant les zones constructibles dans lesquelles le logement est autorisé sans limitation de superficie ou non autorisé et la superficie des zones affectées au logement par rapport à la superficie totale de la Région de Bruxelles-Capitale. Ils ont ensuite détaillé les primes RENOLUTION (ex rénovation de l'habitat) et la délivrance des permis d'urbanisme (conditions du Bruit).

Dans l'exposé de la situation souhaitée, Bruxelles Environnement a présenté deux cartographies. La première illustre la situation idéale qui limite l'exposition de la population au bruit pour optimiser le coût-efficacité de toute mesure d'isolation des habitations et/ou d'expropriation. Si trop de monde est exposé, il est impossible d'indemniser. La deuxième présente le contre-exemple, la route du Canal (densité de population maximum et 4 sites SEVESO). Bruxelles Environnement explique, pour finir, que le pilier 2 est indissociable des piliers 1 et 3 et donne des exemples afin d'étayer son propos.

Bruxelles Environnement applique également le principe du pollueur-payeur à la problématique (payer les mesures mises en place sur base du pilier 2 avec les taxes engrangées par les mesures du pilier 1).

L'objectif est de traiter des problèmes de bruit et de dégager les mesures liées au bruit qui procureront le maximum d'avantages environnementaux dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, à l'aide de critères objectifs et mesurables.

Les présentations se terminent par une séance de questions-réponses. Pour plus de détails concernant le contenu de ces discussions, il est renvoyé au rapport de synthèse de la Plateforme #6.

2.7 Plateforme #7 : 16 mars 2023

Lors de la Plateforme #7, le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité, Monsieur Georges GILKINET, vient présenter sa Note de Politique Générale. La Plateforme se poursuit par une discussion sur le 2^{ème} pilier et une introduction au troisième pilier.

2.7.1 Présentation 1 : Intervention du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité – Georges GILKINET

Le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET a choisi depuis le début de la législature d'adopter une méthodologie qui envisage l'ensemble des questions environnementales, sociales, économiques et démocratiques et souhaite trouver des pistes de solutions qui s'inscrivent dans un cadre durable et améliorent le niveau de vie de chacun.

Il a rappelé la nécessité d'adopter, dans ce dossier, une approche systématique qui tienne compte des points de vue adoptés, notamment au cours de cette Plateforme, sans prétendre que cela résolve tout. Le Ministre a remercié les participants pour l'investissement dans la durée de la Plateforme malgré la complexité et le caractère conflictuel du sujet et a également remercié les autorités régionales et acteurs économiques du secteur aérien pour leurs exposés détaillés.

Il a insisté sur ce qui est essentiel selon lui : l'expression de points de vue (la volonté légitime de quiétude des riverains, les inquiétudes du secteur aérien (les préoccupations des syndicats, l'importance du rôle économique de l'aéroport international de Bruxelles-National) et les aspects environnementaux), l'écoute et la meilleure

compréhension du cadre légal et les solutions de mises en œuvre en vue de l'approche équilibrée. Il a également rappelé que cette Plateforme doit répondre à une décision de justice qui demande de l'organiser avant de prendre une position et la nécessité de rendre les résultats de la Plateforme publics.

Le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET a ensuite exposé les actions déjà réalisées et les quatre domaines-clés qui structurent son action dans le domaine aérien (la sécurité, le repos et la santé, la stabilité et l'amélioration des conditions de vol). Il a ensuite détaillé sa Note de Politique Générale qui reprend les sujets suivants :

- Redevances variables ;
- PRS et normes de vent ;
- Programme PBN et amélioration de la façon de voler ;
- Arrêté ministériel Quota Count ;
- Réflexion sur le plafond de mouvements d'avions par an ;
- Accord de coopération entre le régional et le fédéral ;
- Cadre légal et démocratique robuste afin d'améliorer les conditions de vol.

Pour plus de détails, nous renvoyons au discours du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET en annexe.

2.7.2 Présentation 2 : DGTA / skeyes

Lors de la Plateforme, la DGTA expose les pistes de solutions mentionnées lors des réunions précédentes :

- PRS ;
- Normes de vent ;
- Mesures opérationnelles (NADP, CDO²⁰, CCO²¹, projet HERON, ...) ;
- Définition de procédure de vol (PBN, ILS, ...) ;
- Critère de répartition des vols (densité, dispersion, concentration...) ;
- Transfert de vols d'une zone à l'autre :
 - Resserrement virage gauche au départ de la 25R ;
 - Réintroduction de routes évitant la région urbaine bruxelloise ;
 - Arrêt de la route du Canal la nuit et le weekend ;
 - Utilisation accrue de la 19 en heures creuses pour les atterrissages ;
 - Maintien des procédures d'atterrissage actuelles sur la piste 01 ;
 - Fin de la route Leuven-Rechtdoor / du détournement via Huldenberg ;
 - Fin des routes de déviation nocturnes dans le « Noordrand » vers des destinations au Sud/Sud-Est ;
 - Pas d'augmentation des atterrissages sur les pistes non-préférentielle.

La Plateforme se poursuit avec une introduction de skeyes du 3^{ième} pilier.

Skeyes est l'entreprise publique autonome belge chargée de la sécurité du trafic aérien dans l'espace aérien pour lequel la Belgique est responsable²².

²⁰ Continuous Descent Operation.

²¹ Continuous Climb Operation.

²² Description issue du site internet de skeyes : <https://www.skeyes.be/fr/a-propos-de-nous/>

Skeyes²³ présente les grands traits du troisième pilier de l'approche équilibrée. Elle commence sa présentation en rappelant la mission de skeyes qui est d'assurer la sécurité de l'espace aérien et son rôle en tant que prestataire de service de la navigation aérienne.

Elle a ensuite présenté son plan d'actions pour l'aviation durable comprenant 4 parties : soutenir la gestion des nuisances sonores, améliorer l'efficacité des vols, faciliter la transition énergétique et diminuer l'empreinte carbone des compagnies aériennes. Le soutien de la gestion des nuisances sonores passe par une gestion environnementale collaborative (les principales parties prenantes opérationnelles de l'aéroport devant mettre en commun leur expertise et leurs ressources pour trouver une solution commune) et la transparence envers le public (notamment via le « runway performance report » ou les informations et explications au sujet des pistes actuellement en usage, disponibles sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National). L'amélioration de l'efficacité des vols comprend la prévisibilité maximale dans toutes les phases de vol.

Skeyes a présenté un schéma reprenant les différentes phases de vol entre l'aéroport d'origine et de destination (« taxi out », départ/ascension, croisière, descente/approche et « taxi in »). Elle a ensuite exposé une feuille de route pour l'énergie éolienne composée de trois étapes : le système de navigation, le système de surveillance et les procédures opérationnelles. La diminution de l'empreinte carbone des compagnies implique des investissements pour réduire les émissions.

Skeyes a ensuite abordé les mesures opérationnelles. Concernant les opérations de descente continue, l'objectif est de permettre à l'aéronef en phase d'approche d'utiliser au minimum ses moteurs afin de réduire ses nuisances sonores, sa consommation et ses émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit d'une technique de vol qui est réalisée par le pilote. Le contrôle aérien agit en tant que facilitateur (information sur la route, séquençage des vols en arrivée...).

Concernant la navigation basée sur les performances (PBN), skeyes a exposé la transition vers la navigation satellitaire et les bénéfices attendus (augmentation de la sécurité, réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂, gestion des nuisances sonores). Plusieurs cartographies ont été présentées. Des projets pilotes sont en cours. Il s'agit de 30 projets impliquant 21 partenaires. Ces projets concernent des essais RNP, transitions RNAV, simulations en temps accéléré. L'objectif est de renforcer la décarbonation, améliorer la qualité de l'environnement local et stimuler le transfert modal.

Il est aussi envisagé d'augmenter la pente de descente en finale dans un objectif de réduction du bruit. Des projets pilotes ont été demandés par le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET et concernent les arrivés en piste 01, les arrivés en pistes 07R/07L, les départs depuis la piste 25R avec virage à gauche.

Concernant les instruments financiers, il y a deux types de zones tarifaires, les redevances « en route » (basées sur les taux unitaires en route, la distance et le poids) et les redevances terminales (basées sur les taux unitaires terminaux et le poids).

Skeyes a présenté ces redevances à travers un schéma allant du décollage à l'atterrissage des avions. Il y a quatre objectifs poursuivis à travers la modulation des redevances de la navigation aérienne : optimiser l'utilisation des services de navigation aérienne, réduire l'incidence de l'aviation sur l'environnement, réduire le niveau de congestion du réseau dans une région donnée ou sur une route donnée à certaines heures et accélérer le déploiement des capacités du programme. La modulation des redevances de navigation aérienne est régulièrement utilisée en Europe pour les redevances aéroportuaires mais très rarement pour les services terminaux de navigation aérienne.

²³ Sans validation de la part de skeyes de publier cette présentation via le présent rapport, elle n'est pas annexée.

Un nouveau système de tarification (redevances terminales) a été introduit, à la demande du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET, le 1^{er} avril 2023. Ce système prend en compte trois facteurs : le facteur bruit, le facteur émission et le facteur distance. Le facteur bruit dépend du certificat de bruit de l'avion (Quota count – QC) et varie en fonction du moment de la journée. Il prévoit une gamme allant de 1 pour les types d'aéronefs silencieux pendant la journée à 10 pour les périodes plus sensibles et/ou pour les types d'aéronefs plus bruyants. Les redevances sont multipliées par un facteur 10 lorsque la catégorie de bruit de l'aéronef dépasse la limite fixée pour la période concernée. Les très petits aéronefs se voient attribuer des facteurs de bruit légèrement plus élevés en raison du nombre moindre de passagers qu'ils transportent. Le facteur qualité de l'air intègre les rejets Nox, CO₂ et HC²⁴ (0,95 représente le top 10 % des moteurs les moins polluants, 1.00 représente 80 % en moyenne des moteurs et 1.05 représente les 10 % inférieurs des moteurs les plus polluants). Le facteur distance comprend la distance parcourue entre deux aéroports (1.0 vols avec une distance au-dessus de 500km entre les aéroports et 1.5 pour les vols avec une distance équivalente à ou inférieure à 500km entre les aéroports). La distance est calculée à vol d'oiseau à partir du point de référence (ARP)²⁵ de l'aéroport de Bruxelles-National.

Le montant des nouvelles redevances peut varier en moyenne de -25 % à +40 % et les compagnies aériennes seront ainsi encouragées à améliorer leur performance environnementale. Skeyes a présenté la formule utilisée pour calculer les redevances terminales et a fourni quelques exemples.

Concernant le calendrier d'implémentation PBN, le représentant de skeyes précise que l'échéance de 2024 consiste à compléter les procédures conventionnelles avec les procédures PBN alors que l'échéance de 2030 consiste à évoluer vers un environnement uniquement PBN. Il indique également que cette technologie concerne les tests évoqués dans la présentation et précise que cela permettra d'améliorer les virages de manière alternée.

Concernant les tests, l'objectif est d'étudier et évaluer comment maîtriser la dispersion des vols. Le virage gauche a été pris à titre d'exemple car il génère le plus de dispersions par rapport aux routes publiées, dû à l'altitude plus élevée du virage. Les conditions climatiques et les performances très différentes des avions, engendrent des déviations plus importantes par rapport aux tracés théoriques sur ce virage que sur celui à droite. Les résultats de ces tests permettront d'évaluer les bénéfices et les solutions qui pourront par la suite être implémentés. Il n'est pas question de privilégier l'un ou l'autre virage. Les solutions étudiées pour les routes de départ de ce virage pourront être appliquées à n'importe quel virage de n'importe quelle piste.

Il est rappelé que ce ne sont que des tests et qu'aucune décision n'a été prise. Il n'est pas question de transférer des avions d'une zone à une autre ou d'une commune à une autre.

Les présentations se terminent par une séance de questions-réponses. Pour plus de détails concernant le contenu de ces discussions, il est renvoyé au rapport de synthèse de la Plateforme #7.

2.8 Plateforme #8 : 8 mai 2023

Lors de la Plateforme #8, BATA présente sa vision de l'approche équilibrée. La Plateforme se poursuit par une discussion sur le 3^{ième} pilier et une introduction au 4^{ième} pilier.

²⁴ Oxyde d'azote (Nox), dioxyde de carbone (CO₂), hydrocarbure (HC).

²⁵ Aerodrome Reference Point, Point de référence d'aérodrome.

2.8.1 Présentation 1 : BATA

BATA est l'association industrielle des principales compagnies aériennes de passagers et de fret basées en Belgique. Les représentants des compagnies aériennes se rassemblent au sein de la BATA pour défendre des intérêts communs sur des sujets de politique publique. BATA est également l'organisation de représentation sociale des compagnies aériennes belges dans les consultations sociales. Les membres de la BATA sont ASL Airlines Belgium, Brussels Airlines, DHL Aviation, TUI fly Belgium et Air Belgium²⁶.

BATA s'engage à conjointement trouver une solution via l'approche équilibrée. Elle souligne l'importance de rechercher des solutions communes et ne souhaite pas que l'approche équilibrée visée dans le Règlement 598/2014 soit déjà concrétisée sur cette Plateforme. Elle rappelle l'impact économique incontestable de l'aéroport (emplois directs et indirect, soutien des initiatives du Gouvernement belge, transport de fourniture médicale, initiatives B-FAST, ...) et reconnaît sa responsabilité écologique et sociétale.

Elle commence sa présentation par l'aviation en Belgique durant laquelle 3 intervenants se partagent l'exposé (Brussels Airlines, TUI Fly Belgium et DHL). BATA commence par présenter le business model des compagnies aériennes à l'aéroport de Bruxelles-National. Elle distingue les compagnies aériennes dites de « réseau », comme Brussels Airlines, les compagnies aériennes « point à point » comme TUI Fly Belgium et les compagnies aériennes de fret/Cargo comme DHL.

Pour les compagnies aériennes dites de « réseau » (Brussels Airlines), il comprend tant des flux de passagers point à point que des passagers en transfert. Elle souligne également l'importance du transfert des passagers. Ces passagers en transfert sont cruciaux pour connecter la Belgique avec le reste du monde. Pour les vols à très courte distance, BATA souhaite une liaison ferroviaire à l'aéroport de Bruxelles-National. Elle est en faveur d'une modernisation de la flotte qui est un outil puissant pour réduire le bruit et les émissions CO₂. La flotte est en cours de modernisation. Elle note l'absence de liaison à grande vitesse et l'impact de la taxe Diabolo.

Pour les compagnies aériennes dites de « point à point » (TUI Fly Belgium), le modèle de compagnies aériennes est un modèle hybride (de compagnie charter vers compagnie de voyage) et présente la compagnie en quelques mots. Elle attire l'attention sur l'évolution des clients de voyage à forfait qui tendent à prendre les vols réguliers (65 %), sur la dépendance des compagnies pour les créneaux et souligne les investissements importants qui ont été effectués dans le renouvellement de la flotte (remplacement des anciens aéronefs par des aéronefs plus modernes, moins bruyants et moins polluants et intégration des « dreamliner » à la flotte depuis 2013.

Pour les compagnies aériennes de fret/cargo (DHL), il s'agit du 3^{ème} plus grand HUB d'Europe. DHL est un partenaire clé du projet Stargate, la première entreprise logistique au niveau mondial à exprimer l'objectif de passer à du net-zéro en 2050. DHL express a tourné à plein régime durant le Covid, en tant que partenaire de producteurs de vaccins. La plupart du fret transporté soutient l'économie locale. Leurs clients sont subdivisés en 3 parties : pharma, just-in-time et envois sécurisés. Ils expliquent l'importance des vols de nuit, notamment pour l'acheminement des produits de chimiothérapie qui sont radioactifs et perdent de leur efficacité s'ils ne sont pas livrés à temps. DHL présente sa stratégie et l'évolution de sa flotte. Elle est en faveur d'un renouvellement de sa flotte et y a consacré un investissement de plusieurs milliards d'euros mais est en attente d'obtenir de nouveaux appareils car les avions disponibles pour l'aviation commerciale ne le sont pas encore pour le cargo.

BATA poursuit en présentant l'évolution des aéronefs civils depuis 15 années. De nouveaux aéronefs sont sur le marché depuis 2009. La flotte de BATA est renouvelée avec l'introduction d'aéronefs de dernières générations depuis 2013 à l'aéroport de Bruxelles-National.

²⁶ Description issue du site internet de BATA <https://www.bata-aviation.com/>

En ce qui concerne les vols en partance de l'aéroport de Bruxelles-National, BATA présente tout d'abord une partie générale. BATA présente ses priorités et valeurs (sécurité, économie et écologie, confort et durabilité). La priorité est à la sécurité. Concernant l'écologie, utiliser moins de carburant amène à produire moins d'émissions et donc moins de bruits et cela représente dès lors un coût moins élevé pour les entreprises. Concernant la durabilité, elle a une série de directives très strictes qui doivent être suivies et permettent de décrire la manière dont un pilote doit travailler, qui puisse être la moins dérangement, notamment en matière d'émissions et toujours avec comme priorité la sécurité. Les pilotes sont formés sur simulateur et conscientisés sur l'impact environnemental de leurs vols, notamment le bruit. Elle fait ensuite une présentation théorique sur les aspects physiques du vol ainsi que sur la planification des vols. Elle est à la recherche d'innovations et d'améliorations dans ce domaine.

BATA projette ensuite une vidéo qui est l'enregistrement d'un vol réel et détaille les phases de pré-vol, de décollage, de vol de croisière et d'atterrissage. Elle explique que tout vol est enregistré et analysé de manière à pouvoir être révisé et à pouvoir optimiser/améliorer les vols. BATA explique la descente montrée dans la vidéo et souligne l'objectif d'économie de carburant et de réduction du bruit. Elle souligne que l'infrastructure en Belgique est complexe et que le guidage radar est donc nécessaire jusqu'à ce que l'on puisse revoir les procédures. L'objectif est de planifier une descente idéale CDO avec un angle de 3 degrés sans s'arrêter, sans voler en paliers, tout en garantissant la sécurité et limitant le plus possible les impacts environnementaux et sonores. Cela permet d'éviter les changements moteurs (qui consomment et créent du bruit), minimiser l'emploi des freins aérodynamiques et de ne plus voler en paliers. Contrairement aux pistes 25L et 25R, les pistes 07L et 07R ne sont pas équipées de procédures d'approche (PBN), ce qui entraîne des émissions et des nuisances sonores supplémentaires ainsi qu'une charge de travail additionnelle pour les pilotes.

BATA conclut en insistant sur le besoin urgent d'avoir une réglementation aérienne dans le cadre de l'approche équilibrée (restrictions opérationnelles en dernier ressort) et fait valoir que ce n'est qu'après l'introduction d'une telle loi que les piliers pourront être examinés. Elle rappelle l'importance des transporteurs nationaux pour toutes les raisons mentionnées précédemment et rappelle ses valeurs. Elle souligne également qu'elle dépend des instructions des contrôleurs aériens et de l'infrastructure aéroportuaire, et qu'elle n'a donc pas tout sous contrôle.

2.8.2 Présentation 2 : Discussion 3^{ème} pilier

Les participants ont entamé une discussion portant sur le 3^{ème} pilier. Les propositions faites ont été reprises dans la section « avis de la Plateforme ». Au préalable et pour servir d'appui aux discussions, la DGTA a brièvement présenté sur quoi porte le 3^{ème} pilier.

Les présentations se terminent par une séance de questions-réponses. Pour plus de détails concernant le contenu de ces discussions, il est renvoyé au rapport de synthèse de la Plateforme #8.

2.9 Plateforme #9 : 26 juin 2023

Lors de la Plateforme #9, le coordinateur de l'étude santé du Conseil Supérieur de la Santé est entendu et des présentations sont fournies par BAC et d'Air Cargo. Les discussions sur le quatrième pilier se poursuivent. La DGTA présente ensuite les grandes lignes du rapport de synthèse et écoute les avis des participants à ce sujet. Enfin, le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET prend la parole pour clôturer les séances de la Plateforme.

2.9.1 Présentation 1 : Brussels Airport Company

La présentation de BAC est organisée autour de trois thématiques : Brussels Airport Company – deuxième moteur de l'économie belge – les réalisations importantes sur le plan de la durabilité et le besoin d'une solution équilibrée à la problématique du survol.

En premier lieu, BAC présente la valeur économique ajoutée que ses activités représentent. En effet, l'aéroport crée 24 000 jobs directs et 40 000 jobs indirects (selon la Banque Nationale de Belgique). L'accent est également mis sur l'aspect international des activités de Brussels Airport, (en 2019) comptant 26,4 millions d'utilisateurs annuels, 74 compagnies aériennes, 660 000 tonnes de fret et 238 destinations dans 97 pays.

Parmi ses activités de logistique, Brussels Airport est un hub pharmaceutique de premier plan au niveau mondial, et constitue un maillon logistique important pour l'écosystème pharmaceutique belge. Brucargo est une plaque tournante d'un point de vue logistique, en soutenant les vols cargos et passagers. 85 % du PIB belge dépend des exportations, et via ses activités d'exportation, Brucargo contribue économiquement à la survie de l'industrie belge.

Concernant le fret, son lien avec le transport passagers est indissociable. Selon BAC, le fret est crucial pour les lignes passagers longue distance pour être rentable et préserver la connectivité de la Belgique (tant pour les passagers que pour les exportations/importations des entreprises). Brussels Airport a besoin de tous les segments pour préserver le réseau (passagers directs, en transfert, et fret) et maintenir en équilibre cet écosystème fragile.

BAC présente également l'importance des opérations de jour et de nuit pour ses activités. Les heures nocturnes ainsi que les heures juste avant (22h-23h) et juste après (6h-7h) la nuit sont très importantes pour la connectivité du réseau et sa viabilité. Prolonger la nuit ou entreprendre une diminution des créneaux nocturnes seraient néfastes pour l'entreprise. Cela aurait un impact négatif sur le maintien du hub aérien, mettrait les home carriers sous pression et affaiblirait la connectivité. BAC clôture ce point en expliquant viser une croissance organique selon la demande du marché dans un environnement très compétitif.

En deuxième lieu, BAC présente ses réalisations importantes en matière de durabilité. BAC explique les mesures qu'elle a prises pour diminuer l'impact du secteur aérien sur l'environnement, malgré les contraintes d'exploitation déjà sévères qui sont d'application. En comparaison à l'année 2000, il y aurait en 2019 57 % en moins de personnes potentiellement fortement gênées (33 889 personnes en 2000 et 14 420 en 2019) ; ainsi que des contours de bruit fortement resserrés.

En termes de renouvellement de flotte et d'utilisation d'une flotte plus silencieuse, l'aéroport de Bruxelles-National se situe dans le top 3 en comparaison des hubs et aéroports voisins. Les avions moins performants se voient appliquer des tarifs dissuasifs. Les restrictions d'exploitations s'appliquent via une limite de valeur de QC et via l'interdiction de certains appareils. Les catégories d'avions les plus bruyants sont supprimés progressivement. Ces réalisations résultent de la politique tarifaire de BAC et des investissements des compagnies aériennes. Les ambitions en matière de durabilité incluent 50 % de taux de recyclage des déchets d'ici 2027, 40 % de réduction des émissions de CO₂ d'ici 2030.

BAC affirme avoir mis en place les mesures suivantes pour réduire les impacts environnemental et sonore:

- Connexion au réseau électrique et à l'air conditionné aux portes d'embarquement : utilisation écourtée des moteurs ;

- Utilisation du moteur auxiliaire : maximum 5 minutes à l'arrivée et 15 minutes au départ ;
- Alimentation en carburant aux portes d'embarquement : moins de déplacements au sol et pas de camions-citernes ;
- Circulation au sol sur un seul moteur après atterrissage ;
- Pas de poussées inversées à l'atterrissage (sauf pour des raisons de sécurité) ;
- Tous les transports de passagers sur le tarmac se font avec des bus électriques ;
- Evolution vers l'électrification des véhicules d'assistance en escale et projet pilote hydrogène ;
- Murs anti-bruit ;
- Essais moteurs seulement autorisés entre 7h et 22h.

BAC s'engage également à aider ses partenaires à réduire leur impact, à travers divers projets. Via notamment le projet « Stargate » qui est une initiative subventionnée par le EU Green Deal et comprend 22 partenaires. Brussels Airport Company déclare jouer un rôle de pionnier européen de la durabilité.

En troisième lieu, BAC rappelle qu'une solution équilibrée est nécessaire et rappelle le Règlement 598/2014. BAC applique respectivement le premier pilier via les tarifs différenciés, des mesures pour le pilier 2 n'ont pas été encore envisagées, tandis que, dans le cadre du pilier 3, BAC analyse les façons de décoller, d'atterrir de façon respectueuse pour l'environnement. En Belgique, la pratique du pilier 4 se limite à des restrictions d'exploitation déjà très sévères.

BAC fait des propositions de mesures au sein de chacun pilier. Ces mesures sont reprises dans la section « Propositions des membres de la Plateforme ».

BAC conclut en insistant sur le fait qu'elle représente le plus grand moteur économique de la Belgique car contribue à la connectivité du pays, des citoyens et de ses institutions. De plus, son hub logistique s'avère indispensable pour les exportations belges. Ses activités créent de la prospérité et 64 000 emplois. Son agenda en matière de durabilité et sa baisse des nuisances sonores sont ambitieux. BAC rappelle le besoin de sécurité juridique et la nécessité d'une solution globale respectant l'approche équilibrée européenne. BAC termine son exposé en insistant sur le fait que des restrictions d'exploitation supplémentaires affecteraient gravement l'écosystème fragile existant et créerait une distorsion importante des conditions de concurrence équitable tant en Belgique qu'avec l'étranger, en défaveur de Brussels Airport.

BAC répond aux questions posées par d'autres participants. Les avis exprimés sont à retrouver dans la section « Propositions des membres de la Plateforme ».

2.9.2 Présentation 2 : Air Cargo Belgium

Air Cargo Belgium commence sa présentation par un « disclaimer » concernant les données présentées au cours de la Plateforme et déplore que les vols cargos soient la cible de la Plateforme. Lesdites données concernent les vols et le fret transporté sur les vols passagers, full-cargo et par route, à l'exception du transport express (DHL) et uniquement les vols de jour. Elle voit la Plateforme comme un lieu où l'on peut partager des informations et débattre de l'approche équilibrée mais ne la reconnaît pas comme un outil de travail pour déterminer le contenu de l'approche équilibrée pour l'aéroport de Bruxelles-National en raison des lacunes d'organisation et de la gouvernance de la Plateforme.

Air Cargo Belgium souligne l'importance économique et sociale des activités cargo à l'aéroport de Bruxelles-National. Elle présente brièvement l'association des compagnies aériennes cargo. Elle expose ensuite ses projets en matière d'innovation et de transformation (projets dans le pharmaceutiques, digitalisation, etc.) Elle s'engage

également dans le développement durable à travers le projet *Stargate* et se focalise en matière d'innovation sur la digitalisation afin de rendre les processus plus durables. Sa stratégie n'est pas d'obtenir une croissance illimitée mais d'avoir un fret aérien qui soit une valeur ajoutée pour l'économie belge et la société.

Elle se présente comme un nœud logistique très important pour l'économie belge. Les avions cargos sont présents à l'aéroport de Bruxelles-National car il y a une demande de l'industrie qui est implantée dans les alentours mais également une demande des consommateurs. Les vols express représentent un tiers du cargo (DHL de nuit), les vols passagers en représentent un autre tiers et les vols cargo « purs » relatifs à l'humanitaires, au pharma (2 milliards de vaccins envoyés vers 130 pays durant la pandémie), etc. en représentent le dernier tiers.

Elle présente une première carte qui montre les destinations desservies (la Chine, l'Afrique, l'Amérique du Sud et du Nord). Air Cargo Belgium explique que l'économie belge est une économie basée sur l'exportation et qui dépend dès lors de la connectivité internationale de l'aéroport de Bruxelles-National et du port d'Anvers. Grâce à sa septième position sur la liste de la Banque Mondiale, la Belgique attire beaucoup d'entreprises internationales. Le nombre de transport cargo représente 3.6 % du nombre de mouvements à l'aéroport de Bruxelles-National, en moyenne. Ces 3.6 % de mouvements représentent 20 % des emplois à l'aéroport de Bruxelles-National et créent 5 000 emplois directs et 14 000 emplois indirects dans l'industrie, les transports de fret, les prestataires de services d'assistance en escale et les compagnies aériennes. 71 % des envois cargo qui partent de l'aéroport de Bruxelles-National sont au bénéfice de l'économie belge. Air Cargo Belgium opère également au sein d'autres hubs comme Liège et Leipzig et distribue sur toute l'Europe.

Elle détaille ensuite un graphique présentant l'évolution des nuisances sonores des vols cargo sur la période de 2012 à 2022. Les QC sont encore élevés car les avions sont généralement très lourds mais les QC ont été réduits d'environ 26 % en 10 ans. En 2012, les avions avec de tels QC représentaient 63 % du nombre des vols cargo et en 2022, ils n'en représentent plus que 19 %.

Elle présente un tableau concernant les QC des avions cargos. On y voit à nouveau l'évolution de 2012 à 2022 et les pronostiques pour les dix prochaines années. On constate une diminution de 44 % des QC 20 – 12, une augmentation de 46 % des QC 12 – 8 et une stabilité des QC jusqu'à 8 (ces derniers représentent actuellement les avions les plus petits). Quant à la prédiction concernant les avions les plus modernes, ils représenteraient 40 % à terme mais il y aura encore des QC de 12 à 8 (prédiction de 60 % en 2032). Air Cargo Belgium a besoin de temps pour renouveler ses avions cargos car ils ne sont pas encore tous commercialisés ou prêts à être livrés. A terme, les avions avec les QC les plus bruyants devraient disparaître, le secteur fret devrait de ce fait avoir une stabilité concernant les avions avec QC de 8-12 et l'association espère évoluer vers plus d'avions avec des QC 8.

Elle présente un graphique des mouvements pour le 1^{er} trimestre 2023. On y observe une répartition dans le courant de la journée (la plupart le midi, en début d'après-midi et jusque tôt le soir). Au niveau du nombre de mouvements de ces avions cargos, ces 3 dernières années, il y a une augmentation due à la pandémie (le volume de fret transporté par les avions passagers a dû l'être dans des avions full-cargo).

Concernant ses attentes pour les 10 années à venir, elle pense qu'il y aura un rééquilibrage des lignes passagers et qu'ainsi davantage de cargos seront transportés via les vols commerciaux passagers pour revenir au niveau de 2019.

L'intervenant répond, pour finir, à plusieurs questions des autres participants. Les avis exprimés sont à retrouver dans 3 « Synthèse des propositions et discussions par pilier de l'approche équilibrée ».

2.9.3 Présentation 3 : Expert Santé

Des membres du Conseil Supérieur de la Santé sont présents à la Plateforme de concertation. Ce conseil est un organe d'avis scientifique à disposition des ministres fédéraux de la santé et de l'environnement. Il agit par consensus et formule des recommandations au monde politique. Suite aux requêtes de nombreux membres de la Plateforme, il lui a été demandé de réaliser une étude sur l'effet du bruit de l'aviation sur la santé. Le coordinateur du groupe d'experts explique l'étendue de l'examen qui sera réalisé.

Celle-ci se résume en :

- La révision de la littérature relative aux impacts du bruit sur la santé ;
- L'analyse de la différence d'impact entre le bruit diurne et nocturne mais également l'impact indirect que peut avoir l'aviation au niveau environnemental par exemple ;
- Une objectivation de l'impact sur la santé ;
- Une approche coût-bénéfice dans la mesure du possible. En effet, l'analyse de cette étude sous ce spectre spécifique est complexe mais tentera de tirer les enseignements d'études déjà réalisées à l'étranger ;
- Une réflexion plus large de la durabilité de l'aviation et du transport fret/passagers.

Cette étude sera réalisée à l'issue d'auditions d'experts étrangers, de nos pays voisins ayant déjà travaillé sur le sujet et de la relecture des dernières publications étrangères.

Ils ont ensuite répondu aux questions des membres de la Plateforme et noté leurs demandes concernant l'étude en cours.

2.9.4 Présentation 4 : Suite des discussions sur le pilier 4

Pour servir d'appui aux discussions sur le quatrième pilier, la DGTA a brièvement détaillé les grandes lignes des contributions faites par les participants eu égard au 4^{ième} pilier. Les participants ont ensuite entamé une discussion portant sur le quatrième pilier. Les propositions faites ont été reprises dans la section « Propositions des membres de la Plateforme ».

2.9.5 Présentation 5 : Présentation du rapport de synthèse

La DGTA expose ensuite la structure détaillée du présent rapport de synthèse en expliquant qu'il a pour vocation de retracer l'ensemble des débats via une restitution la plus objective et exhaustive possible des positions exposées par les membres.

Les présentations se terminent par une séance de questions-réponses. Pour plus de détails concernant le contenu de ces discussions, il est renvoyé au rapport de synthèse de la Plateforme #9.

2.9.6 Présentation 6 : Discours de clôture du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET

Monsieur le Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET prend la parole pour clôturer les séances de la Plateforme. Il salue l'investissement des membres durant les 9 réunions, remercie les deux modérateurs qui se sont succédés et la DGTA pour son implication. Il souligne que les échanges montrent la complexité du dossier. Il rappelle que sur la base de cette synthèse et des propositions qui ont été faites par différents acteurs, il portera prochainement des mesures au niveau du Gouvernement fédéral.

3. Synthèse des propositions et discussions par pilier de l'approche équilibrée²⁷

Cette section permet de retraduire l'ensemble des discussions intervenues entre les participants de la Plateforme à travers l'examen des quatre piliers de l'approche équilibrée et nourries des présentations précédemment résumées.

Cette section liste l'ensemble des propositions apportées par les participants à la Plateforme (abordées durant les débats en séance et/ou envoyées par email à l'adresse moderation-moderatie@mobiliteit.fgov.be). Dans ce dernier cas, l'original de la contribution est annexé au présent rapport.

Il est à noter que la présente synthèse ne pose aucun jugement sur la pertinence réelle ou supposée des mesures proposées, et ne relève pas les éventuelles erreurs, incohérences ou impossibilités (techniques, juridiques...).

Les tenants et aboutissants des échanges sont synthétisés. Il est renvoyé au rapport de synthèse de chacune des réunions de la Plateforme pour plus de détails.

Seul le pilier 1 « Réduction du bruit à la source » fait l'objet d'un projet d'avis de la Plateforme. Cet avis est annexé. Néanmoins, celui-ci n'a jamais été formellement adopté. En effet, un certain nombre de membres ne souhaitent pas d'avis intermédiaire ni par pilier tant que la discussion n'a pas été menée au bout de l'examen des 4 piliers. De surcroît, les échanges sur l'établissement d'un Règlement d'Ordre Intérieur (cf. 1.7) sur la manière d'adopter cet avis (consensus ou vote) n'ont pas été conclusifs. Le terme de « consensus » a cristallisé de nombreuses tensions (cf. 1.7).

3.1 Pilier 1 – Réduction du bruit à la source

Les mesures suivantes sont proposées pour agir sur la réduction du bruit à la source :

Incitants au renouvellement des flottes

Pour certains participants, il s'agit du moyen le plus efficace pour réduire considérablement les nuisances sonores générées par les opérations des compagnies aériennes. Dans le cadre de cette proposition, les discussions portent sur les modalités de ce renouvellement, notamment par la mise en place :

- D'un système de charges pénalisant les opérations des avions les plus bruyants (redevances aériennes liées aux émissions sonores) ;
- D'incitants financiers du Gouvernement fédéral ;
- D'une plus stricte application par la DGTA des conditions permettant aux appareils bruyants de bénéficier d'un régime dérogatoire en matière de Quota Count.

Les membres de la Plateforme envisagent donc d'abord les questions financières liées à ce renouvellement. Pour certains, « il faut une marge de manœuvre financière pour réaliser ces investissements, qui ne peut être créée que si la flotte actuelle peut être utilisée de la manière la plus optimale et si les compagnies, dans leur business model respectif, peuvent opérer à leur plein potentiel ». Concernant le renouvellement de la flotte en tant que tel, certains soulignent que « cette opération doit également être réalisée dans une perspective européenne et en tenant compte de la réalité économique des compagnies aériennes et des entreprises de transports ».

²⁷ Toutes les propositions ont été reprises littéralement. Par conséquent, il se peut que des incohérences se trouvent dans le chapitre 3.

D'autres proposent au contraire de réviser le système de redevances applicable aux aéronefs proportionnellement à leurs impacts environnemental et sonore. Certains participants vont plus loin dans la demande et suggèrent la constitution d'un fonds via le produit de ces redevances pour accélérer le renouvellement des flottes passagers et/ou cargos, dans le cadre d'une politique fédérale.

Lors de la Plateforme #5, certains membres ont également demandé aux compagnies aériennes de transmettre à la Plateforme les mesures qui pourraient être mises en place pour encourager le renouvellement des flottes²⁸.

Certains membres insistent sur le fait que le renouvellement des avions cargos prend plus de temps car il y a moins de nouveaux appareils que pour les avions passagers (encore en production ou pas encore prêts pour la livraison). D'autres participants réfutent cet argument.

L'investissement dans des types de moteurs plus silencieux est également une mesure de réduction du bruit à la source qui a été proposée et qui est liée au renouvellement de la flotte. Certains défendent que ces activités de recherche et de développement doivent être financées par les pouvoirs publics ou des initiatives du secteur privé. Les efforts de recherche et de développement peuvent être axés sur la mise au point de moteurs d'avion plus silencieux, la réduction du poids et de la traînée des avions et le développement d'autres technologies de réduction du bruit. Il s'agit notamment du projet Stargate (cf. 2.8.1).

Il est fait remarquer par de nombreux membres qu'une réduction du bruit à la source à travers le renouvellement des flottes ne devait pas voir ses effets annulés par une augmentation du nombre de mouvements.

L'introduction de QC plus restrictifs est soulignée comme une incitation forte au renouvellement des flottes par de nombreux participants. Les QC relèvent néanmoins du pilier 4 (cf. 3.4).

Mesures concernant les opérations au sol

Certains font également des propositions pour réduire le bruit dans le domaine des opérations au sol. Il s'agit notamment du « taxiing ». Les compagnies aériennes affirment utiliser le « Single Engine Taxiing » lorsque des gains opérationnels et environnementaux sont réalisables. La poussée inversée, où la poussée est déviée dans la direction opposée, n'est utilisée que si elle est essentielle pour des raisons de sécurité.

À l'aéroport de Bruxelles-National et dans le cadre du projet Stargate, des investissements sont réalisés pour utiliser des camions électriques, des bus, des équipements GSE et d'autres véhicules de transport au sol au lieu de véhicules plus bruyants et plus polluants utilisant des combustibles fossiles.

Report modal

Le report modal consiste à remplacer un trajet aérien par un autre mode de transport moins polluant, en particulier en termes de nuisances sonores. Pour de nombreux membres, cela plaide pour le développement d'infrastructures de transports alternatifs, rapides et respectueux de l'environnement. Il est suggéré de créer une liaison ferroviaire directe depuis l'aéroport afin de transférer les passagers/du fret de l'aéroport de Bruxelles-National à destination ou depuis des hubs plus importants. La liaison TGV permettrait ainsi de remplacer les « sauts de puce » (trajets de courtes distances).

Des différences se dégagent concernant les spécificités se référant aux sauts de puce. Certains membres veulent les restreindre pour les distances de moins de 500/600km, d'autres pour les voyages pour lesquels une alternative en train inférieure à 6 heures existe, d'autres pour toutes les distances entre 500 et 1000km.

²⁸ BATA a effectué une présentation à ce sujet durant la Plateforme #8 et a également fourni un document, à l'instar des autres membres, contenant des propositions. Ce document est à retrouver en annexe.

Certains mettent cependant en exergue les limites de cette solution eu égard à la capacité ferroviaire belge, et au besoin de s'assurer que cela entraînera une diminution effective du nombre de vols.

D'autres explicitent les avantages de cette solution (création de compagnies de train, autobus et bus ainsi qu'une réduction considérable des émissions CO₂) et chiffrent une diminution des vols de quelques 19 000 vols par an. Certains envisagent la suppression totale de ces vols court-courriers, à l'exception des vols à des fins humanitaires, médicales, politiques et militaires.

La création d'une gare de trains à grande vitesse au sein de l'aéroport doit s'accompagner d'une diminution du prix des billets de train afin que le voyage en train soit rendu accessible et efficace. La suppression de la redevance Diabolo est suggérée.

Concernant le fret, une demande d'une meilleure liaison entre les entreprises logistiques et l'aéroport est faite, notamment via une prolongation des liaisons ferroviaires jusqu'à Brucargo. Certains envisagent également les modalités de financement de ce report modal, notamment une taxe supplémentaire prélevée par le Gouvernement fédéral.

Certifications acoustiques

Il s'agit des mesures concernant les certifications acoustiques annuelles autour de l'aéroport de Bruxelles-National, telles que l'évolution des normes en fonction des meilleures technologies possibles, l'adoption des normes de certification acoustique figurant dans l'Annexe 16, Volume I, de la Convention de Chicago au niveau Européen, ainsi que la réglementation du bruit des aéronefs en fonction des principes d'émissions de bruit (à la source) et non d'immissions de bruit.

Projet d'avis sur le pilier 1

A l'origine, il est prévu que la Plateforme adopte un avis pour chaque pilier de façon séquentielle. Un projet d'avis est ainsi élaboré pour le pilier 1, sans jamais avoir été adopté cependant (*cf. introduction de la partie 3*). Au cours des réunions, la décision est prise qu'en l'absence de consensus les différents points de vue sont repris dans ce rapport.

Dans sa dernière version, le projet d'avis du pilier 1 (*cf annexe correspondante*) contient quatre recommandations spécifiques :

- Le soutien d'un transfert modal par le développement d'un pôle multimodal à l'aéroport de Bruxelles-National et la mise en place de liaisons à grande vitesse après s'être assuré que les mesures ainsi prises aient effectivement un impact sur le nombre de vols notamment sur les liaisons de courte distance ;
- L'incitation à la modernisation de la flotte notamment par la mise en place d'un système de charges pénalisant les opérations des aéronefs les plus bruyants mais également d'incitations financières publiques ;
- La mise en place d'une politique de sanctions claire au travers de la mise en place d'une autorité de contrôle indépendante pour tout non-respect des mesures imposées en matière de lutte contre les nuisances sonores.

3.2 Pilier 2 – Planification et gestion de l'utilisation des terrains

Les mesures suivantes sont proposées pour agir au niveau de la planification et la gestion de l'utilisation des terrains.

Mesures urbanistiques

Certains membres sont favorables à l'instauration de mesures urbanistiques telles qu'un plan de secteur ou l'instauration de zones non-constructibles (interdiction de construire et/ou restriction sur les nouvelles constructions). A titre d'exemple, certains soumettent l'idée de mettre en place des garde-fous du classement en zone à bâtir des terrains situés sous les routes aériennes.

D'autres proposent d'instaurer des conditions et restrictions aux développements urbanistiques existants et à venir dans des zones à déterminer (zonage du bruit), de construire des murs anti-bruit et des hangars d'essais (hangars fermés où effectuer les tests moteurs) pour réduire le bruit au sol dans les zones proches de l'aéroport de Bruxelles-National, d'instaurer une zone non bâtissable des terrains dans l'axe des pistes 25, de créer une réserve foncière pour le déplacement de l'aéroport à Grimbergen.

Certains soulignent enfin que ces mesures d'aménagement du territoire doivent contribuer à une réduction des nuisances sonores en tenant compte des intérêts en présence (les besoins en termes d'espace en ce qui concerne le développement durable de l'aéroport, les nuisances subies par les riverains et l'amélioration de l'accessibilité).

Ainsi, d'autres demandent « un aménagement du territoire cohérent qui garantisse un développement de la fonction de portail économique de l'aéroport tourné vers l'avenir et préserve l'environnement et qui structure les fonctions résidentielles et les autres fonctions de façon à ce que moins de personnes soient gênées par le bruit des avions ».

Politique d'isolation et/ou d'expropriation

Une partie des membres envisage la mise en place d'une politique d'isolation et/ou d'expropriation : pour les habitations, les écoles et les autres bâtiments situés à proximité de l'aéroport de Bruxelles-National. Parmi les mesures d'isolation envisagées, sont citées les fenêtres à double vitrage, l'isolation des murs et des plafonds. D'autres demandent l'« établissement de conditions en rapport avec l'isolation acoustique applicables aux nouvelles fonctions sensibles au bruit ».

Certains membres se manifestent en défaveur d'une isolation sonore des logements pour les raisons suivantes :

- Création de pollution intérieure et une augmentation du CO₂ suite à la sur-isolation du bâtiment ;
- Avec les fortes chaleurs régulières, la population ressent le besoin d'aérer son habitation ;
- Mesure efficace la nuit mais moins le jour ;
- Coût élevé ;
- Amélioration de la qualité de vie non démontrée ;
- Projet à très long terme (estimé à 150 ans). Certains font un parallèle avec Schiphol. Afin d'atteindre le même niveau sonore, cela prendrait de nombreuses années et l'isolation sonore doit être renouvelée tous les 25 ans.

Mesures de financement

Certains membres souhaitent mettre fin à la concurrence déloyale de l'aviation avec les autres moyens de transport et faire contribuer le pollueur. Aussi, des membres de la Plateforme suggèrent l'instauration de potentielles mesures de financement telles qu'un fonds d'isolation et d'expropriation alimenté par un pourcentage des redevances aéroportuaires perçues, une taxe écologique sur le billet, la taxation du kérozène, un fonds d'indemnisation subsidié par BAC ou encore la mise en œuvre et alimentation du fonds FANVA.

Pour d'autres un règlement régional sur l'isolation du logement et le développement d'instruments de soutien permettraient le développement de primes d'isolation des maisons existantes dans les quartiers confrontés à des niveaux de bruit élevés (proximité des pistes ou survolés à basse altitude).

L'instauration de telles mesures a également été discutée au niveau national et européen.

Au niveau national, une taxe modulable en fonction de divers critères (la classification du bruit, les émissions de l'avion, la distance du vol, la durée du vol et sa destination) est proposée. Une taxe sur les billets en prévision de la perception de la TVA, éliminant l'actuelle surtaxe Diabolo, est également proposée.

Au niveau européen, certains membres suggèrent d'instaurer une taxe sur les carburants et une TVA sur les billets d'avion.

Certains ajoutent que « l'exploitant aéroportuaire pourrait jouer un rôle accru dans la mise en place de conditions de travail correctes au sein et autour de l'aéroport. Il pourrait également encourager les sous-traitants à créer les conditions qui leur permettent d'investir dans des équipements sûrs et moins polluants ».

Délocalisation de l'aéroport

Une minorité suggère qu'une étude poussée soit réalisée afin d'étudier la délocalisation de l'aéroport de Bruxelles-National. D'autres voient cette proposition comme un déplacement du problème.

Concernant le pilier 2, aucun consensus ne se dégage.

3.3 Pilier 3 – Procédures opérationnelles anti-bruits

Les mesures suivantes concernent les procédures opérationnelles anti-bruit.

PRS – Normes de vent

Les participants de la Plateforme discutent des modalités concernant le *Preferential Runway System* (PRS) et les normes de vent. Les propositions faites dans ce cadre sont les suivantes :

- Ancrer juridiquement l'utilisation préférentielle historique des pistes sur la base des normes de vent ;
- Utiliser le PRS le plus souvent possible (et à travers cette demande, clarifier les normes de vent et les faire appliquer strictement) et faire contrôler les déviations du PRS opérées par skeyes ;
- Respecter les normes de vent en vigueur depuis le 6 février 2014 ;
- Utiliser pleinement l'infrastructure aéroportuaire pendant les heures de pointe, de sorte qu'en cas d'utilisation alternative de pistes (par exemple, vent d'Est), une capacité similaire à celle rencontrée lors de l'utilisation du PRS puisse être également atteinte ;
- Utiliser le PRS par vent faible et réduire l'utilisation de la piste 01/07 ;
- Utiliser le NAPD et atterrissages CDO avec une « pente » de 3,5° au lieu de 3° (grâce aux procédures RNP-PBN) ;
- La recommandation de l'OACI en cette matière est de 5 nœuds vent arrière et 15 nœuds vent traversier ;
- Respecter la recommandation de sécurité de l'OACI concernant le vent arrière/vent traversier. Tout critère de vent ne devrait pas dépasser la recommandation de sécurité de l'OACI et devrait être appliqué de manière égale à toutes les pistes. Voler davantage face au vent produirait moins d'émissions et de bruit et assurerait une meilleure répartition des nuisances/périodes de repos pour les riverains ;
- Equiper toutes les pistes de manière équivalente par l'exploitant de l'aéroport afin que toutes les pistes présentant les mêmes critères de vent, puissent être utilisées par tous les aéronefs – quel que soit leur tonnage – comme le prévoit le PRS.

Mesures opérationnelles (NADP, CDO, CCO, ILS, projet HERON...)

Certains participants font des propositions concernant les mesures opérationnelles :

- Utiliser les opérations de descente continue (CDO) à l'atterrissage et les opérations de montée continue (CCO) au décollage :
 - En ce qui concerne les CDO, certains précisent qu'actuellement elles ne sont utilisées que pour une petite partie des atterrissages effectués à l'aéroport de Bruxelles-National (part qui pourrait être augmentée). Ils ajoutent que la recherche de l'angle de descente optimal permettrait de réduire encore davantage le bruit et la consommation de carburant, car il s'agit de voler avec un minimum de poussée. Cette procédure sera possible sur les pistes équipées pour les approches ILS et RNAV.
- Rendre les atterrissages plus économiques et efficaces, notamment en utilisant le système d'atterrissage aux instruments (ILS) ;
- Réaliser un projet d'essai de procédures d'approche avec un angle plus élevé dans le cadre du projet européen HERON (Airbus) ;
- Adapter les procédures de vol en privilégiant dans tous les cas la sécurité, la capacité et l'efficacité environnementale, comme critères directeurs tenant également compte de l'effet (positif ou négatif) que les changements apportés à une procédure spécifique peuvent avoir sur l'ensemble du système ;
- Certains membres souhaitent laisser la possibilité d'un rallongement de 1800m de la 25L. Certains poussent en ce sens, tandis que d'autres sont contre tout allongement de pistes ;
- Définir des procédures de vol (PBN). Certains participants sont en faveur d'une définition des procédures de vol, notamment l'application de la procédure de vol de guidage par satellite RNP-PBN. D'autres demandent des procédures de vol adaptées tout en ayant égard à la sécurité, l'efficacité environnementale, et la capacité comme principaux critères de choix en prenant en considération l'interdépendance des procédures entre elles ;
- Appliquer les bonnes pratiques pour encourager les vols à faible émissions de CO₂ et à faible bruit, (ex : décoller et atterrir face au vent).

Critères de répartition des vols

Le critère relatif à la sécurité aérienne reste le critère premier avant le critère relatif à la densité de population dans le choix des routes. Plusieurs propositions émergent : répartir le bruit en fonction de la densité de population, éviter les zones les plus densément peuplées, faire une cartographie de la densité par quartier où se superposent les contours de bruit.

Concernant la répartition des routes, deux logiques s'opposent : disperser pour épargner des populations surexposées ou concentrer pour limiter le nombre de personnes touchées. Ces logiques font l'objet de débats, parfois intenses. Les différents arguments sont recensés ci-après :

- Logique de dispersion :
 - Prioriser la dispersion des vols dans l'espace et dans le temps ;
 - Créer plusieurs routes afin de répartir les nuisances sonores ;
 - Prévoir, de 22h à 7h, un système de rotation (virage de 5°) et 23km en ligne droite avant de tourner vers le point de sortie afin de permettre aux riverains éloignés de 14km et plus, de bénéficier d'au moins 7 nuits consécutives sans bruit ;
 - Détermination des routes par le Gouvernement afin de parvenir à une répartition équilibrée. Certains membres proposent la limitation à 10 % de tous les décollages par route (chacune devant être réellement différentes et ne devant pas causer systématiquement des nuisances à

la même population. A 14,6 km du point A0, une distance de 4 km doit être garantie entre les routes ;

- Mise en place d'un système d'alternance des itinéraires afin que toute personne vivant à plus de 10 km de l'aéroport puisse dormir au moins cinq nuits sans perturbation et ce, en l'attente de la fin définitive des vols de nuits ;
 - Revoir les itinéraires lors des décollages de la piste 01 afin de supprimer la concentration sur les communes dont notamment Huldenberg. 70 % de tous les décollages seraient effectués au-dessus de Huldenberg lors de l'utilisation de la piste 01 ;
 - « Limiter le nombre de survols par résident en fonction de la localisation de sa résidence par rapport aux infrastructures aéroportuaires (pistes) et de la distance par rapport au centre de l'aéroport. » Les nuisances inévitables au profit de « l'intérêt général » devraient ainsi être supportées par le plus grand nombre possible ;
 - Révisions de toutes les nouvelles routes, notamment en prévoyant une dispersion en dehors de l'axe des pistes.
- Logique de concentration
 - Supprimer la route Leuvenrechtdoor (et la rétablir comme avant 2014) ;
 - Concevoir des trajectoires de vol minimisant l'impact sonore, notamment via des trajectoires de vol évitant les zones densément peuplées ou qui tirent parti des barrières naturelles ;
 - « L'absence de loi sur les vols (Vliegwet) crée un large éventail de routes de vol et de points de virage qui pourraient être spécifiquement définis pour éviter les communautés densément peuplées. Le fait de voler sur des itinéraires de vol spécifiques permettrait également d'adapter l'urbanisme en conséquence ».
 - Transfert de vols d'une zone à l'autre

Diverses propositions ont été faites concernant le transfert de vols d'une zone à l'autre et sont les suivantes :

- Resserrement du virage gauche au départ de la 25R ;
- Répartition équitable des décollages en 25R en ce qui concerne les virages gauches et droites ;
- Réintroduction de routes évitant la région urbaine bruxelloise ;
- Arrêt de la route du Canal la nuit et le weekend ;
- Utilisation accrue de la piste 19 en heures creuses pour les atterrissages. Un membre a fait une proposition allant à l'encontre de celle-ci et suggère, quant à lui, le retour de la piste 19 à son rôle de piste subsidiaire utilisée en cas de conditions météorologiques défavorables. Il demande une utilisation de la piste 19 le week-end suite au plan Anciaux (ne pas compter tous les vols avec L_{max}>70, comme s'ils ne causaient pas de nuisances) ;
- Prise en compte de chaque vol dans tous les plans, et pas seulement les vols avec un L_{max}>60 pendant > 10 sec ;
- Fin de la route Leuven-Rechtdoor ;
- Fin des trajectoires survolant la région d'Huldenberg ;
- Fin des routes de déviation nocturnes dans le « Noordrand » vers des destinations au Sud/Sud-Est ;
- Pas d'augmentation des atterrissages sur les pistes non-préférentielles ;
- Modification des procédures uniquement si cela n'augmente pas le bruit sur une autre zone ;
- Éviter les virages et les détours inutiles qui nécessitent une puissance moteur supplémentaire et impose dès lors à l'avion de rester plus longtemps à basse altitude et donc consomme plus de carburant et émet plus de bruit. L'atterrissage doit se faire dans l'axe des pistes. Les

décollages doivent de préférence avoir lieu en dehors de l'axe des pistes, au moyen d'itinéraires de décollage systématiquement espacés (PBN) et les plus directs vers la destination finale ;

- Révisions de toutes les nouvelles routes, notamment en prévoyant une dispersion en dehors de l'axe des pistes.

Utilisation des pistes

- Répartir équitablement l'utilisation des pistes (utilisation égale de toutes les pistes avec un maximum annuel de 25 % par piste pour tous les vols, l'utilisation des pistes 07 pour les décollages et répartition équitable des virages à gauche et à droite) ;
- Recul ou construction de nouvelles pistes :
 - Utilisation de la piste 25R/L et 19 ;
 - Utilisation majoritaire des pistes 25R/L ;
 - Augmentation de l'utilisation de la configuration 25R/19 ;
 - Création et/ou prolongation du taxiway reliant le seuil de piste 25L permettant une utilisation optimisée de cette piste ;
 - Etudier les impacts de la mise en œuvre concrète de l'allongement de la piste 25L vers l'Est de 1800m. Certains poussent en ce sens, tandis que d'autres sont contre tout allongement de pistes ;
 - Equiper la piste 01/19 de dispositifs de sécurité (étendre la zone RESA et/ou aménager un système alternatif de type EMAS).
- Maintien des procédures d'atterrissage actuelles sur la piste 01 ;
- Utiliser les atterrissages en 07 uniquement si les conditions météo et la sécurité l'exigent ;
- Atterrir dans l'axe des pistes et répartir systématiquement les décollages en dehors de l'axe des pistes, en maximisant le nombre de destinations ;
- Mise en place de pistes parallèles équipées pour l'atterrissage et le décollage dans les deux sens :
 - Cette mesure favorise la sécurité et permet de réduire la consommation de carburant, les émissions de bruit et de CO₂ car il n'y a pas d'opérations de croisement de piste, le temps de roulage au sol est diminué au moins de moitié et à des approches en descente plus continues ;
 - Concernant l'atterrissage, équiper les pistes parallèles de manière symétrique afin de permettre un atterrissage ILS/aux instruments. Cela engendrerait des travaux d'infrastructure pour équiper la piste 07L. Une solution intermédiaire serait d'autoriser les atterrissages RNAV car en pratique il est possible d'utiliser cette procédure sur la piste 07L (mais ce n'est pas autorisé).
- Le décollage à partir des pistes 25R et 07L « réduirait également le temps d'attente et donc le bruit au sol et permettrait en outre de mieux répartir les vols tout en garantissant que le décollage puisse toujours avoir lieu avec un vent de face, ce qui permettrait à l'avion d'être aussi haut que possible aussi rapidement que possible avec un minimum de poussée, ce qui limiterait le bruit au sol. Le décollage et l'atterrissage par vent de face sont privilégiés pour des raisons de sécurité, d'économie, d'écologie et de bruit, et sont même obligatoires à partir d'une certaine vitesse du vent ». La zone située après la piste 07L est également la moins densément peuplée ;
- Equiper la piste 07L pour les approches en descente continue (CDO), ce qui n'est pas le cas aujourd'hui mais qui constituerait une amélioration ;
- Utiliser toute technique permettant d'aller plus vite plus haut au décollage (décollage en seuil de piste, imposer le décollage avec un régime moteur élevé).

Normes de bruit

Il est demandé que les contours de bruit soient alignés sur les normes de l'OMS, à savoir Lden 45 et Lnight 40.

Les compagnies aériennes opérant à l'aéroport de Bruxelles-National sont interpellées afin de veiller au respect des normes de bruit définies dans l'arrêté Bruit du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit aussi d'appliquer les normes de bruit VLAREM pour le trafic aérien et l'installation de sonomètres autour de l'aéroport de Bruxelles-National.

Concernant le pilier 3, aucun consensus ne se dégage.

3.4 Pilier 4 – Restrictions d'exploitation

Les efforts en matière de gestion du bruit doivent d'abord aborder les trois premiers piliers avant de pouvoir envisager l'instauration de restrictions d'exploitation conformément aux dispositions du Règlement 598/2014.

À cet égard, certains soulignent que « *de nombreuses restrictions opérationnelles sont déjà en place à l'aéroport de Bruxelles-National.* » Il y a une discussion au sein de la Plateforme pour savoir si ces restrictions sont suffisantes ou pas. Tous les participants ne souhaitent pas aborder aussi rapidement le quatrième pilier car ils estiment que les trois précédents piliers n'ont pas été épuisés. Certains participants ne sont pas de cet avis. Ils affirment que les mesures proposées sous les trois autres piliers n'auront pas suffisamment d'impact ; et que seules les mesures entrant dans ce quatrième pilier pourraient améliorer la situation actuelle.

Fin des vols de nuit

De nombreux membres de la Plateforme sont en faveur de cette mesure qui pourrait se décliner selon les options suivantes :

- Période nocturne sans vol, notamment fin des vols de nuit entre 22h et 07h00 ;
- Période horaire de nuit entre 22h et 07h00 ainsi que la fin des vols de nuit au-dessus des agglomérations ;
- Fin progressive des vols de nuit. Il s'agit d'une réduction des vols de nuits jusqu'à leur suppression totale. Certains sont en faveur d'une suppression le plus tôt possible et d'autres proposent d'adopter un calendrier concret aboutissant à une suppression totale, notamment via un plan d'actions transitoire afin de supprimer ces vols d'ici 2025 :
 - Année x : max 16 000 créneaux dont max 5 000 départs et 8 000 atterrissages ;
 - Année x+1 : max 12 000 créneaux dont max 4 000 départs et 8 000 atterrissages ;
 - Année x+2 : max 10 000 créneaux dont max 4 000 départs et 6 000 atterrissages ;
 - Année x+3 : max 8 000 créneaux dont max 3 000 départs et 5 000 atterrissages ;
 - Année x+4 : max 4 000 créneaux dont max 2 000 départs et max 2 000 atterrissages ;
 - Année x+5 : fin totale des vols de nuit (sauf vols humanitaires, d'urgence, incidents techniques, ...).
- Concernant les mouvements nocturnes, certains présument d'une infraction concernant les vols de nuit. Il y aurait 17 500 vols de nuit effectivement opérés alors que seuls 16 000 créneaux de nuit sont disponibles, comme le prévoit la réglementation, donc potentiellement 1 500 mouvements en infraction. D'autres réfutent le fait que ces vols de nuit soient considérés en infraction.

Limitation du nombre total de vols

Plusieurs membres de la Plateforme suggèrent de limiter le nombre total de vols. Beaucoup suggèrent une limitation du nombre total de vols à 220 000 par an. Certains font également d'autres propositions :

- Plafonnement du nombre total de mouvements par an à 250 000 ;

- Une date butoir de 2025 est proposée ;
- Maximum 74 mouvements par heure pour les périodes d'heures de pointe.

Certains font également une proposition connexe afin de limiter ce nombre de vols à 220 000 par an tout en continuant à répondre à la demande, ils suggèrent l'utilisation d'avions de plus grande capacité.

Réévaluation des Quota Counts (QC)

Plusieurs membres de la Plateforme sont en faveur de la réévaluation des QC. Certains ont fait les propositions concrètes suivantes :

AM 2004 révisé/application actuelle			Propositions de modifications des QC et des heures			
Tranches horaires	Décollage (QCD)	Atterrissage (QCA)				
Weekends (toutes heures)	-	-	-	-	-	3
Nuit (23h-5h59)	8	8	6	22-7h = 6	3	-
Matin (6h-6h59)	12	12	07-08h = 9	07-09h = 9	4	-
Jour (7h-20h59)	48	24	08-20h = 12	09-20h = 12	12	07-23h = 4
Soir (21h-22h59)	24	12	20-22h = 9	20-22h = 9	12	-

- Certains membres proposent de fixer un objectif de réduction annuelle du bruit autour de l'aéroport de Bruxelles-National. Par exemple, une réduction de l'exposition de la population de 5 % chaque année par rapport à la situation de 2019 ;
- Plusieurs membres proposent d'interdire l'accès à l'aéroport de Bruxelles-National aux 10 % d'avions présentant les QC les plus élevés d'ici le 31/12/2023. D'autres complètent en pointant les QC supérieurs à 4 ;
- Réaliser une étude de validation des QC comme celle d'Heathrow²⁹ ;
- Alignement de l'aéroport de Bruxelles-National avec les normes en vigueur dans les grands aéroports étrangers voisins tels que Schiphol, Paris Orly, Charles De Gaulle, Francfort et Londres.

Interdiction des vols courtes-distances

- Interdiction des vols de moins de 500km ;
- Mise en place de moyens dissuasifs pour les vols 500km-1000km (cf. 3.1 - Report modal).

Fixation d'une limite de tonnage

- Limite de maximum 200 tonnes entre 22h et 7h ;
- Limite de maximum 136 tonnes entre 22h et 7h ;
- Interdiction de survol au-dessus de la Région bruxelloise des avions de plus de 136 tonnes ;
- Pour les MTOW de plus de 136 tonnes, application de la procédure de contournement Zulu en 25R.

²⁹ <https://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP1869QuotaCountvalidationstudy31Jan2020.pdf>. Cette étude monitoré les performances de bruit en relation avec leur classification QC.

Mécanisme de sanctions

Certains membres proposent d'instaurer des mécanismes de sanctions financières afin de garantir le respect des mesures. Les suggestions sont les suivantes :

- Instaurer un mécanisme de sanctions financières en cas de non-respect des conditions du futur permis environnemental et en effectuer le contrôle ;
- Veiller au respect des quotas de créneaux de nuit imposé à BAC ;
- Contrôler le strict respect par les avions des routes définies dans les AIP et sanctionner le cas échéant.

3.5 Autres éléments

Certains membres ont également fait des propositions/demandes ne se rattachant pas à un des quatre piliers.

Communication au public et aux Régions

Certains membres demandent une communication régulière (à tout le moins annuellement) au grand public, du planning de mise en œuvre des conditions imposées par le permis environnemental et de communiquer de manière claire et transparente sur le suivi de celles-ci.

D'autres demandent à ce que soient transmises aux Régions annuellement toutes données utiles à la cartographie du bruit et au reporting européen selon la Directive 2002/49 et les législations nationales les transposant et qu'il leur soit fourni annuellement les prévisions de trafic, des flottes opérantes et les caractéristiques des avions comme leur poids, ainsi que sa politique tarifaire pour réduire le bruit à la source.

Harmoniser les normes de bruit entre les Régions

Certains membres demandent une harmonisation des normes de bruit entre les Régions. À ce sujet, certains suggèrent de mettre en place un registre de nuisances sonores par Région.

Il est aussi demandé que les modèles de bruits calculés par ordinateur (comme le sont les contours de bruits) soient validés par des mesures de bruit en situation réelle.

Permis environnemental 2024

Certains ont demandé d'obtenir un aperçu du nouveau permis environnemental 2024 au courant de l'année 2023.

Organisation de débats/études

Concernant l'objectif de zéro émission de CO₂ avant 2050, certains proposent d'organiser un débat CO₂. Certains proposent également d'utiliser les taxes de tickets d'avion et du kérosène pour effectuer une étude sur la diminution des émissions CO₂. D'autres suggèrent de réaliser une étude sur l'impact du bruit sur la santé en faisant appel à des professionnels de la santé.

Prise en compte de la santé et de manière plus générale, de « l'intérêt public »

Des membres de la Plateforme souhaitent que la santé soit prise en compte notamment via la réalisation périodique d'un monitoring de l'exposition sonore de la population en chiffres bruts et selon les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (octobre 2018) et d'en évaluer le coût sanitaire et

environnemental via la réalisation d'une étude épidémiologique afin d'analyser de manière scientifique l'impact réel du survol sur la santé des habitants.

Certains soulignent que l'intérêt général a trop souvent été synonyme de l'intérêt du secteur de l'aviation en général. Certains rappellent que le Conseil d'État a confirmé que personne dans la région aéroportuaire ne peut invoquer un statu quo pour ne pas avoir à supporter « sa part » des nuisances en fonction de l'intérêt général. Des questions peuvent se poser sur le nombre, la nature et l'opportunité des vols (qu'ils soient charters, sauts de puce, fret, de nuit...), ainsi que les avions utilisés (obsolescence, bruyants). Des membres demandent à ce qu'un équilibre entre les intérêts de l'aéroport et de la santé des riverains soit trouvé.

Certains proposent d'estimer, dans un premier temps, un nombre de vols viables pour chacun et d'ensuite calculer comment l'aéroport peut réaliser ces objectifs CO₂.

Mise en place d'un plafond/une limitation des émissions de CO₂

Il s'agit d'une proposition pour se conformer à nos engagements en matière de climat. Elle vise au traitement similaire du secteur de l'aviation par rapport autres secteurs émetteurs de CO₂ (*level-playing-field*).

Augmentation de l'utilisation des transports en commun

Certains notent qu'en 2022, 30 % des personnes se rendaient à l'aéroport en transport en commun et suggèrent de mettre des mesures en place afin d'atteindre 50 % en 2030 et 60 % en 2035.

Responsabilité sociétale et environnementale de l'exploitant de l'aéroport

Certains ajoutent que « l'exploitant aéroportuaire pourrait jouer un rôle accru dans la mise en place de conditions de travail correctes à l'intérieur et autour de l'aéroport. Il pourrait également encourager les sous-traitants à créer les conditions qui leur permettent d'investir dans des équipements sûrs et moins polluants ».

Principe d'émission et non d'immission

Il s'agit de baser la réglementation du bruit des avions sur le principe de l'émission du bruit (le bruit à la source), et non de l'immission du bruit.

Réglementation stable à long terme

Plusieurs participants insistent auprès du Gouvernement fédéral sur l'opportunité d'élaborer une vision stratégique durable pour l'aéroport et un cadre juridique en concertation avec les Régions et les autres parties prenantes. A cet égard, certains demandent la mise en place d'« un cadre stable à long terme pour donner aux entreprises suffisamment de temps pour s'adapter et implémenter les innovations technologiques nécessaires. Celles-ci doivent répondre à des normes strictes en termes de durabilité de la flotte et fournir une réponse appropriée à l'urgence des défis climatiques [...] »

Certains demandent d'avoir « un ancrage dans la loi du principe selon lequel les mouvements aériens exécutés correctement (en conformité avec la réglementation fédérale et le contrôle du trafic aérien) ne peuvent pas être sanctionnés sur la base d'autres réglementations ». Ils pointent ici les amendes bruxelloises.

Pour certains, « la Vliegwet est une mesure réalisable, mais elle nécessite des accords politiques qui pourraient obliger les parties prenantes à rechercher des compromis. Cependant, dans l'intérêt de l'industrie, de l'économie et des voisins de l'aéroport, c'est une étape cruciale à franchir ».

Certains demandent d'avoir un « cadre légal stable et cohérent pour un développement durable de l'aéroport », notamment « des routes aériennes et des procédures de vol sûres juridiquement » et « des possibilités de développement et d'exploitation et une réglementation en matière de bruit sûres juridiquement, en ce compris une solution pour les amendes de bruit bruxelloises. »

Création d'un organisme public indépendant de contrôle des nuisances sonores

Certaines propositions ont trait à la création d'un organisme public indépendant de contrôle de nuisances sonores. Certains soulignent qu'il doit être lié au survol des habitations. Cette idée est également évoquée lors de la Plateforme #4. Certains suggèrent également la mise en place d'une politique de sanctions au travers de cette autorité de contrôle indépendante lors de la Plateforme #5. Pour plus de détails concernant le contenu de ces discussions, il est renvoyé aux rapports de synthèse des plateformes #4 et #5. Quant aux prérogatives de cette autorité de contrôle, certains demandent à ce qu'elle puisse fournir des rapports sur le bruit.

Coopération entre l'État fédéral et les 3 Régions

Certains évoquent l'idée d'un Accord de coopération au cours de la Plateforme #4. Pour plus de détails concernant le contenu de ces discussions, il est renvoyé au rapport de synthèse de la Plateforme #4.

Certains souhaitent une coopération avec les trois Régions dans le cadre de leurs compétences environnementales, notamment celles portant sur l'évaluation du bruit dans l'environnement telles que précisées dans la Directive européenne 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et les législations régionales la transposant.

D'autres membres demandent qu'il y ait également une concertation entre les autorités fédérales et régionales concernées mais également l'exploitant aéroportuaire et le secteur.

Prise en compte de l'impact sur l'emploi

Certains demandent que l'impact sur l'emploi soit pris en compte, en termes de quantité et de qualité des emplois mais également en termes de compétences requises, de reconversion et de remise à niveau du personnel. Ils prônent une transition juste impliquant la nécessité d'une concertation sociale, d'une protection sociale suffisante, d'un accompagnement et d'une formation en suffisance, d'un traitement égal des genres. Ces participants insistent sur la nécessité d'être attentif à ceux et celles qui sont déjà plus vulnérables sur le marché de l'emploi. Pour eux, la sécurité de l'emploi est indissociablement liée à la sécurité juridique dans laquelle l'aéroport peut opérer (cadre juridique sûr et stable).

Certains membres mettent en balance l'impact sur l'emploi et la santé des riverains. Ils affirment que le niveau de l'emploi est équivalent à la perte d'années de vie en bonne santé. Cette remarque est principalement faite au regard de l'emploi créé par les vols de nuit.

Prise en compte de la perspective européenne

Certains alertent sur la concurrence avec les autres aéroports belges et européens. Elle doit être prise en compte, vu l'impact éventuel sur les activités de l'aéroport de Bruxelles-National.

Gestion environnementale collaborative

5 acteurs du secteur aérien belge ont signé un accord de coopération, afin d'entreprendre des initiatives conjointes visant à réduire l'impact environnemental des activités aériennes. En signant l'accord de coopération, ces partenaires entendent accélérer les projets environnementaux et obtenir de meilleurs résultats dans les domaines de la réduction des émissions de carbone et du bruit, ainsi que de la qualité de l'air au niveau local.

4. Conclusion générale

Force est de constater que la participation des différents membres de la Plateforme fut, sur la durée, importante. Les plus directement concernés, à savoir les collectifs de riverains et les organisations du secteur aérien, ont notamment toujours largement répondu présents. Il faut noter cependant la moindre assiduité des communes (absence ou présence limitée durant les sessions). La Plateforme a ainsi réussi son objectif principal qui était de créer un espace de dialogue qui rassemble la diversité des acteurs du dossier. C'est la première conclusion qui s'impose.

Au-delà, les membres de la Plateforme ont, pour la plupart, montré une implication tout à la fois pro-active (avec l'envoi de très nombreuses contributions, la disponibilité pour effectuer une présentation et la capacité à émettre des propositions en séance), mais également réactive (en particulier pour le monde économique ou les autorités publiques) pour répondre à diverses interpellations. Les débats ne furent pas toujours fluides, en particulier lorsque les discussions ont dévié du cœur du dossier vers l'élaboration d'un Règlement d'Ordre Intérieur. Pour reprendre les termes mêmes du Modérateur dans son avant-propos : « la concertation a été par moments vive, critique, parfois émotionnelle et impatiente, mais aussi constructive et orientée vers la recherche de solutions. » Le bilan est simple : les discussions ont pu être menées jusqu'au bout du quatrième pilier. D'aucuns pourront émettre des objections sur la qualité des tenants et des aboutissants des débats – il ne nous revient pas d'en juger dans le présent rapport de synthèse – c'est néanmoins une seconde conclusion : un espace démocratique pour échanger sur le fond de ce dossier complexe est possible. Il appartient désormais à l'exécutif et au législateur de mesurer l'opportunité et d'envisager la forme d'une instance de participation pérenne. Peu a cependant été dit à ce sujet au cours des réunions de la Plateforme.

Venons-en aux conclusions sur les pistes d'action dans le cadre de l'Approche équilibrée. Un processus a été lancé ; les « États généraux » se sont tenus. Ils n'aboutissent pas en tant que tel à un « pacte sur l'aéroport de Bruxelles-National et son avenir ». Cela étant, les conclusions de cette Plateforme sont un jalon indispensable. On ne saurait esquisser les contours d'une solution qui réunissent les entités concernées, sans comprendre au préalable finement ses enjeux. Aussi, la présente synthèse explicite en détail les points de divergence et les éléments de convergence (notamment dans le premier pilier). Quelques éléments ont particulièrement focalisé les débats. Ils sont illustratifs des attentes et des intérêts contradictoires entre les parties. Par voie de conséquence, de l'impossibilité d'obtenir un consensus d'ensemble. Certains collectifs de riverains, soutenus explicitement par plusieurs bourgmestres, plaident par exemple pour une réévaluation claire et nette des Quotas Counts (qui n'ont pas été actualisés depuis 2009), l'interdiction pure et simple des vols de nuit et le plafonnement strict du nombre de mouvements annuel. Il existe des nuances sur la période de transition ou le plafond visé. Au contraire, le secteur aérien défend de façon déterminée son modèle économique fondé sur la croissance de ses activités, la nécessité d'opérer 24h/24 et les opportunités que présentent les évolutions technologiques. Les échanges au sein de la Plateforme n'ont pas permis de rapprocher les points de vue. Autre exemple : il existe une divergence nette de points de vue entre la logique de concentration et la logique de dispersion s'agissant des routes aériennes. Cette controverse fracture les territoires impactés. S'y ajoutent, de surcroît, la contrainte géographique, le respect impératif des règles de sécurité, l'évolution des technologies utilisées par le secteur aérien et la nécessité de clarifier certaines normes et d'en contrôler l'application. D'une manière générale, le mérite de la Plateforme est donc d'avoir éclairci les positions des uns et des autres. Aussi, si le présent rapport de synthèse peut, à ce titre, faire œuvre de pédagogie, c'est un premier pas. Le Ministre le soulignait dans sa conclusion du 26 juin : « Ce dossier complexe du survol de l'aéroport de Bruxelles-National ne peut plus souffrir d'un débat public confus. »

Le quatrième enseignement, et c'est l'objet de la quatrième partie de ce rapport, une bonne documentation est essentielle. Par conséquent, ces réalisations, études et propositions sont incluses dans le présent rapport. Les

présentations annexées sont ainsi une bonne source pour quiconque entend se saisir avec acuité des enjeux et du contenu de ce dossier. Insistons sur le mérite de ce rapport de synthèse qui permettra de conserver une trace détaillée des travaux de cette Plateforme.

Alors, et c'est la dernière conclusion qu'il est possible de tirer, la responsabilité de l'action est plus que jamais entre les mains des mandataires publics. Les différents membres de la Plateforme se sont exprimés. Les quatre piliers de l'approche équilibrée se doivent d'être explorés, et d'abord les trois premiers. Il revient aux décideurs politiques, et aux citoyens lors du renouvellement des mandats, de déterminer l'équilibre à trouver entre les solutions portées par les uns et les autres ; et plus fondamentalement de l'équilibre à trouver entre :

- La santé, et l'attente manifeste d'une tranquillité sonore pour les personnes survolées,
- Le climat, et l'ambition de tendre vers la neutralité carbone,
- L'économie, et l'importance du secteur d'activité aérien en termes d'emplois, d'attractivité et de création de richesses pour notre pays.

Annexes

Jugement déclencheur

Courriers type de convocation à la Plateforme du 30 septembre 2021

Rapports des réunions

Présentations effectuées en séance

Discours du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité

Projet d'avis sur le pilier 1

Projet de Règlement d'Ordre Intérieur

Extrait de la Note de Politique Générale 2023 du Vice-premier Ministre et Ministre fédéral de la Mobilité relative à ses compétences en matière aérienne

Documents envoyés par les membres par e-mail à l'adresse moderation-moderatie@mobilit.fgov.be



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

www.mobilit.belgium.be



Numéro de dépôt (D/2023/13.831/12)

Éditeur responsable: Emmanuelle Vandamme • Présidente • Rue du progrès 56 • 1210 Bruxelles