



centre démocrate *humaniste*  
La Présidente

**Monsieur Michel FOUARGE**  
**Président de l'AWACSS**

**Rue du Ruisseau, 44**  
**1970 WEZEMBEEK-OPPEM**

Bruxelles, le 24 décembre 2008

**Nos Réf. : JM/CM/081223/13867-47445**  
**(A rappeler dans toute correspondance, merci)**

Cher Monsieur,

**Concerne** : Récentes décisions du Gouvernement Fédéral en vue réduire les nuisances sonores autour de l'Aéroport de Bruxelles-National

Au cours des dernières années, vous avez fait part au cdH de vos préoccupations quant à l'organisation des vols à l'Aéroport de Bruxelles-National ainsi que de vos nombreuses suggestions pour aboutir à un meilleur équilibre entre votre environnement et l'activité aéroportuaire.

Alors que ce dossier n'avait absolument pas évolué depuis l'entrée en vigueur du plan de dispersion en mars 2004, d'importantes décisions ont été prises lors du Conseil des Ministres du vendredi 19 décembre 2008.

Je tenais à vous en informer, et à vous les détailler, afin que vous puissiez mieux comprendre les efforts entrepris par le cdH au sein du Gouvernement Fédéral pour aboutir à une meilleure gestion de toutes les nuisances engendrées par le trafic aérien.

Les mesures suivantes visant à diminuer les niveaux individuels de bruit des avions, à améliorer les procédures d'exploitation, à stabiliser la situation juridique et à réactiver la concertation avec les communes concernées ont été décidées par le Conseil des Ministres :

Périodes sans décollages :

Les décollages de nuit constituent la nuisance la plus importante pour les riverains en raison des perturbations du sommeil qu'ils entraînent. Pour cette raison seront introduites à dater de la saison IATA été 2009 (avril 2009) des périodes d'interdiction de décollages pendant la nuit (nuit du vendredi au samedi : uniquement des décollages autorisés entre 23.00 et 01.00 heures du matin sur la piste 25R, nuit du samedi au dimanche : uniquement des décollages autorisés entre 23.00 et 00.00 heure du matin sur la piste 25L, nuit du dimanche au lundi : uniquement des décollages autorisés entre 23.00 et 00.00 heure du matin sur la piste 20 MAIS il n'y a pas encore d'interdiction des atterrissages de nuit ni de limitation des atterrissages pendant certaines nuits).

Système des quotas de bruit :

Une minorité d'avions très bruyants est responsable de nombreuses plaintes pour la journée. Afin d'éviter les pics de bruit les plus importants, le système de quota de bruit durant la nuit actuellement en vigueur sera étendu à la période de jour et de soirée, les valeurs maximales de quota seront sensiblement diminuées dès le début de la saison IATA été 2009 (avril 2009) :

- Nuit, 23.00 à 06.00 heures : QC 8,0 atterrissage et décollage (contre QC 12 actuellement).
- Matin, 06.00 à 07.00 heures : QC 12,0 atterrissage et décollage (contre QC 24 actuellement).
- Jour, 07.00 à 21.00 heures : QC 48,0 décollage et QC 24,0 atterrissage (contre aucune limite actuellement).
- Soirée, 21.00 à 23.00 heures : QC 24,0 décollage et QC 12,0 atterrissage (contre aucune limite actuellement).

#### Limitation du nombre de vols de nuit :

Le Gouvernement limitera le nombre de créneaux horaires et de vols de nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National entre 23.00 et 05.59 heures locales à un maximum de 16.000 vols de nuit (contre 25.000 en 2008), dont maximum 5.000 décollages de nuit par an (contre 10.000 en 2008) et maximum 11.000 atterrissages de nuit par an (contre 15.000 en 2008).

#### Utilisation des pistes :

Le plan de dispersion en vigueur depuis mars 2004 sera abrogé pour le 31 décembre 2008.

#### Utilisation préférentielle des pistes le jour (06.00 à 22 heures 59) :

- Du lundi au vendredi, prioritairement les pistes parallèles 25R/25L tant que la composante de vent arrière ne dépasse pas les 7 noeuds rafales incluses sur la piste 25R et ce afin de garantir la capacité maximale de l'aéroport.
- Samedi 16.00 à 23.00 heures : les décollages seront opérés sur les pistes 20/25R en fonction des destinations des avions (20 pour les départs vers Huldenberg, 25R pour les départs vers Chièvres, Nicky, Helen et Denut ; ce qui donne une répartition équitable de 50 % des décollages sur la 25R et 50 % des décollages sur la 20) au lieu du système actuel pris par Notam entre **15.00** et 23.00 heures qui remplaçait temporairement l'utilisation unique de la piste 20 pour tous les décollages.
- Dimanche 06.00 à 16.00 heures : les décollages seront opérés sur les pistes 20/25R en fonction des destinations des avions (20 pour les départs vers Huldenberg, 25R pour les départs vers Chièvres, Nicky, Helen et Denut ; ce qui donne une répartition équitable de 50 % des décollages sur la 25R et 50 % des décollages sur la 20) au lieu de l'utilisation unique de la piste 20 pour tous les décollages entre 06.00 et **17.00** heures.
- Le commandant de bord pourra toujours demander à opérer d'une autre piste que les pistes en usage étant donné les différences de performance entre les appareils et les différences entre les pistes (en terme de longueur de piste ou d'obstacles dans le prolongement des pistes). **Cette procédure de dérogation sera facilitée** par rapport à la situation actuelle (fin de l'exigence d'une justification écrite).

#### Utilisation préférentielle des pistes la nuit (23.00 à 05.59 heures) :

- pendant les 4 nuits du lundi soir au vendredi matin, les décollages seront opérés sur les pistes 20/25R en fonction des destinations des avions (20 pour les départs vers Huldenberg, 25R pour les départs vers Chièvres, Nicky, Helen et Denut ; ce qui donne une répartition équitable de 50 % des décollages sur la 25R et 50 % des décollages sur la 20) ;
- pendant les 3 nuits du week-end, du vendredi soir au lundi matin, une seule piste sera utilisée pour les quelques décollages autorisés et pour tous les atterrissages (25R le vendredi soir, 25L le samedi soir et 20 le dimanche soir).

#### Contrôle du respect des procédures :

Une cellule spécifique sera mise sur pied au sein de l'Inspection aéronautique de la Direction Générale du Transport Aérien pour assurer le contrôle du respect de la réglementation en matière aéronautique (quotas de bruit, créneaux horaires, routes de vols, procédures d'atténuation du bruit) et la répression des infractions au moyen de sanctions administratives.

#### Normes de vent :

Différentes options coexistent au sein du Gouvernement Fédéral au sujet des normes de vent, afin d'étudier l'impact d'une éventuelle modification des composantes de vent plus en détail, une étude sera réalisée par des experts internationaux sur les différentes options envisageables en matière de normes de vent et de leur impact sur la sécurité, la capacité, l'utilisation des pistes et les nuisances sonores. Le Conseiller chargé de la Mobilité en tant qu'expert au sein de mon Cabinet Ministériel sera associé à la totalité de ces travaux. Cette étude devra être terminée en septembre 2009.

#### Utilisation de l'espace aérien et routes de vol :

Un second groupe de travail étudiera les possibilités de modifications des restrictions de vol et du statut des zones de l'espace aérien militaire (problème de la concentration des routes de décollage 25R vers la balise d'Huldenberg). Le Conseiller chargé de la Mobilité en tant qu'expert au sein de mon Cabinet Ministériel sera associé à la totalité de ces travaux. Ce groupe de travail remettra un rapport pour le 30 juin 2009.

Un troisième groupe de travail évaluera les routes de vol actuelles, et remettra un rapport d'évaluation et des propositions de modifications des procédures de vol pour le 30 septembre 2009. Le Conseiller chargé de la Mobilité en tant qu'expert au sein de mon Cabinet Ministériel sera associé à la totalité de ces travaux.

Enfin, sur base des résultats de tous ces travaux, il sera suggéré à la Région flamande et à la Région de Bruxelles-Capitale de conclure un accord de coopération relatif à l'harmonisation des normes de bruit, à l'aménagement du territoire et à un programme d'isolation ainsi qu'à l'établissement d'un institut indépendant en charge de l'objectivation des niveaux de bruit (par mesures et cartographie stratégique du bruit) et de l'information du public. La fixation de l'ensemble du cadre d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National dans une Loi n'interviendra qu'en phase finale, lorsque tous les groupes de travail auront remis leur rapport.

Il conviendra de même de fixer le nombre annuel de mouvements admis de jour, afin de limiter l'expansion de tout trafic aérien afin de garder un cadre de vie harmonieux pour toutes les communes situées autour de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Vous pouvez ainsi constater les efforts entrepris par le cdH au sein du Gouvernement Fédéral afin de ramener la sérénité dans ce dossier important, sur base d'un meilleur équilibre dans l'organisation du trafic aérien de jour comme de nuit, ainsi que d'importants efforts en matière de contrôle du respect de toutes les procédures ainsi que de décisions conséquentes en matière de réduction des niveaux de bruit (Quota de Bruit) tolérés de jour comme de nuit pour tous les mouvements.

Je reste à votre disposition pour toute information complémentaire, et vous prie de croire, Cher Monsieur, en l'expression de ma meilleure considération.

  
Joëlle MILQUET