

<p>Kabinet van de Staatsecretaris voor Mobiliteit</p> <p>Koningsstraat 180, 1000 Brussel 02 209 33 11 info@schouppe.fed.be</p>		<p>Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité</p> <p>Rue Royale 180, 1000 Bruxelles Tel. 02-209 33 11 info@schouppe.fed.be</p>
---	---	---

Bruxelles, le 17.12.2008

Note au Conseil de Ministres

CONCERNE: Gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National

1. Introduction

Une nouvelle approche de la gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National est nécessaire comme le démontre les nombreuses plaintes et recours juridiques ces dernières années.

La Directive européenne 2002/30 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté impose aux Etats membre d'adopter une approche équilibrée lorsqu'ils traitent des problèmes liés au bruit dans les aéroports situés sur leur territoire. Le concept d'«approche équilibrée» de la gestion de la pollution sonore causée par les aéronefs s'articule autour de quatre éléments essentiels et requiert un examen minutieux des différentes solutions possibles pour réduire les émissions sonores, notamment la réduction à la source du bruit des avions, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures d'exploitation «à moindre bruit» et les restrictions d'exploitation.

Ces différents éléments ont trait à des compétences fédérales et régionales. Les différentes mesures proposées dans cette note visent à adopter une politique cohérente de gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National pour ce qui ressort des compétences fédérales.

Dans cette matière particulièrement complexe dont divers aspects de la réglementation peuvent être ressentis comme discriminatoires par certains riverains, la démarche attendue du pouvoir politique consiste en une décision globalement équilibrée, faisant la part de toutes les préoccupations concomitantes et parties concernées, notamment dans le but de répartir les nuisances sonores de manière pondérée. Dans ce cadre, l'arrêt du Conseil d'Etat du 17 novembre 2008 (n°187.998) a reconnu le pouvoir discrétionnaire de l'Etat auquel il reconnaît l'exclusive prérogative de faire la balance des intérêts en présence et de l'intérêt général.

Depuis janvier 2008, le Gouvernement a opéré diverses consultations des parties concernées. Suite à ces consultations, les mesures suivantes sont proposées afin de définir le cadre d'une solution équilibrée tenant compte des intérêts économiques et de l'impact environnemental des activités aéroportuaires.

2. Exposé du dossier

Les mesures suivantes visent à diminuer les niveaux de bruit, à améliorer les procédures d'exploitation, à stabiliser la situation juridique et à réactiver la concertation avec les communes concernées.

1. Restrictions d'exploitation

1.1. 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, le Gouvernement visera à introduire des périodes de calme sans décollages en tenant compte de l'impact économique pour le secteur. Ces périodes de calme seront garanties par une interdiction de décollages pendant certaines périodes de nuit.

Après discussion avec le secteur (voir rapport au comité restreint du Gouvernement du 20 mai 2008), il apparaît que des périodes de nuits sans décollages peuvent être introduites pendant les trois nuits du week-end avec un impact économique limité. En effet, les décollages de nuit pendant le week-end (du vendredi au samedi, du samedi au dimanche et du dimanche au lundi) sont limités pour l'ensemble des opérateurs et moins prioritaires pour le fret express (les services de livraison offerts le samedi et le dimanche sont réduits).

En conséquence, une interdiction de décollages sera mise en œuvre pendant les périodes de nuit suivantes :

- nuit du vendredi au samedi entre 1h et 6h¹
- nuit du samedi au dimanche entre 0h et 6h
- nuit du dimanche au lundi entre 0h et 6h

Cette interdiction de décollages ne s'appliquera pas aux mouvements exonérés².

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

² Mouvements exonérés :

- a) les décollages et atterrissages des aéronefs transportant des membres de la Famille royale belge, du Gouvernement fédéral, des Gouvernements régionaux et communautaires et des Familles royales étrangères, des Chefs d'Etats ou des Chefs de Gouvernements étrangers, le président et les commissaires de l'Union européenne, en mission officielle;
- b) les décollages et atterrissages en rapport avec des catastrophes ou secours médicaux;
- c) les décollages et atterrissages en rapport avec des missions militaires;
- d) les décollages et atterrissages s'effectuant dans des circonstances exceptionnelles, telles que lors de vols pour lesquels il y a un danger immédiat pour la vie ou la santé, tant des hommes que des animaux,
- e) les atterrissages (et décollages) liés aux vols déviés vers l'aéroport pour des raisons météorologiques ou autres.

Ces restrictions seront introduites par arrêté royal et entreront progressivement en vigueur à partir de la saison été 2009. Ces restrictions devront respecter le cadre fixé par la Directive 2002/30.

Une interdiction des atterrissages nocturnes pendant certaines plages horaires aurait un impact économique important tant pour les compagnies charters que pour les compagnies régulières ou les compagnies de fret et est, de ce fait, difficilement réalisable. Cette interdiction sera néanmoins considérée dans l'analyse coûts-bénéfices.

1.2. Système de quotas de bruit

Une minorité d'avions très bruyants est responsable de nombreuses plaintes pour la période de jour. Afin d'éviter les pics de bruit les plus importants, le système de quota de bruit nocturne actuellement en vigueur sera étendu à la période de jour et de soirée. Le quota de bruit maximum actuellement en vigueur la nuit sera appliqué entre 6h et 7h du matin.

Période	QC actuel	Nouveau QC	
		Décollage	Atterrissage
23h-6h	12	8,0	8,0 ¹
6h-7h	24	12,0	12,0
7h-21h	/	48,0 ²	24,0 ²
21h-23h	/	24,0 ³	12,0 ⁴

¹ avec une exception pour 500 atterrissages QC<12 par an. Cette exception sera progressivement ramenée à 300 atterrissages.

² Ces restrictions seront mises en œuvre de manière progressive (suite aux consultations avec les acteurs concernés, un phasing-out³ sur 3 ans) afin de laisser une période d'adaptation aux opérateurs qui utilisent actuellement les types d'avions concernés à Bruxelles-National.

³ Il apparaît que certains nouveaux B747-400 possèdent un quota de bruit légèrement supérieur à 24. Afin de ne pas restreindre exagérément la fenêtre d'opérations de ces nouveaux appareils, une exception sera prévue pour 5% des décollages avec un quota de bruit compris entre 24 et 26 pendant cette période horaire.

⁴ avec une exception pour 20 atterrissages QC<24 par an. Ces exceptions seront progressivement supprimées (phasing-out sur 3 ans)

³ Phasing-out : aucun autre aéronef de QC>48 que ceux qui ont opéré à l'aéroport de Bruxelles-National au cours de la période correspondante de l'année précédente ne peut être utilisé

1.3. Limitation du nombre de vols de nuit

Le Gouvernement fédéral limitera progressivement le nombre de créneaux horaires annuels entre 23h et 5h59 à l'aéroport de Bruxelles-National. Compte-tenu de la diminution des activités de DHL de l'aéroport fin mars 2008, le nombre maximum de créneaux horaires sera limité à 20.000 (dont 6.000 décollages) cette année pour passer à un maximum de 16.000 (dont 5000 décollages) à partir de l'année 2009.

Cette restriction d'exploitation entrera en vigueur le plus rapidement possible par modification de l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National conformément aux règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National fixées dans l'arrêté royal du 25 septembre 2003.

L'aéroport de Bruxelles-National étant entièrement coordonné, tous les vols doivent disposer d'un créneau horaire à l'exception des vols exonérés définis dans les AIP⁴.

Il existe deux possibilités d'infraction à la réglementation en matière de créneaux horaires : atterrir ou décoller sans slot ou atterrir ou décoller "off-slot" (compagnies aériennes qui opèrent des services aériens à une heure significativement différente des créneaux horaires attribués ou qui utilisent de créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution). Pour ces deux cas, un système de sanctions efficaces et dissuasives sera mis en place afin d'éviter tout abus conformément à l'article 14 du Règlement (CE) no 793/2004 du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) no 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

Actuellement, le coordonateur de l'aéroport peut déjà décider de retirer une série de créneaux horaires à une compagnie aérienne pour le restant de la période régulée lorsqu'elle opère de manière répétée et intentionnelle des services aériens « off-slot »

4

- a. Take-off and landing of Aircraft carrying members of the Belgian Royal Family, the Belgian governments, foreign royal families and heads of State or leaders of foreign governments, presidents and commissioners of the European Union, on official mission
- b. Take-off and landing concerning military missions
- c. ILS calibration flights when there is an urgent operational need
- d. Take-off and landing concerning missions in case of disasters or medical assistance (e.g. medical transplant)
- e. Police emergency flights
- f. Search and Rescue flights
- g. Landing in case of operational diversion. The subsequent departure will also be exempted

De plus, les abus sont également pénalement punissables en vertu de l'article 32 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne qui couvre les dispositions du règlement (CEE) n°95/93 du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté tout comme celles de l'arrêté royal du 23 juin 2003 relatif à la coordination des créneaux horaires à l'aéroport de Bruxelles-National. Les peines prévues vont d'un emprisonnement de huit jours à un an et/ou une amende de deux cents euro à quatre millions d'euros

Afin d'améliorer et d'accélérer la procédure de sanctions, des sanctions pénales et administratives spécifiques au respect des créneaux horaires ont été introduites dans l'avant-projet de loi portant des dispositions diverses introduit à la Chambre par le gouvernement.

2. Procédures d'exploitation

2.1. Utilisation des pistes

Le plan de dispersion actuellement en vigueur est abrogé.

Différentes options coexistent au sein du Gouvernement 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 cahier des charges de l'étude sera élaboré par un groupe de travail composé de représentants des Vice-Premiers Ministres et de Belgocontrol sous la présidence du Secrétariat d'Etat à la Mobilité. Ce groupe de travail assurera également le rôle de comité d'accompagnement. L'étude devra être terminée en septembre 2009. Le dossier sera alors resoumis au Conseil des Ministres pour une éventuelle modification des composantes de vent actuellement utilisées.

Le commandant de bord pourra toujours demander à opérer d'une autre piste que les pistes en usage étant donné les différences de performances entre les appareils et les différences entre les pistes (en termes 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).

2.1.1. Utilisation préférentielle des pistes le jour (vents dominants)

A l'exception des heures creuses du weekend, la configuration de pistes décollage 25R, atterrissage 25R et 25L sera utilisée de manière préférentielle entre 6h et 22h59 afin de garantir la capacité maximale de l'aéroport.

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

2.1.2. Utilisation préférentielle des pistes pendant la nuit

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

Pendant les trois 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 (cf. § 1.1)

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

¹ Pour les exceptions à l'interdiction de décollage

2.1.3. Modalités de sélection des pistes

Lorsque les pistes préférentielles ne peuvent pas être utilisées en raison de conditions météorologiques, de travaux ou autres situations exceptionnelles, Belgocontrol choisira la configuration la plus appropriée en tenant compte des conditions météorologiques, de l'équipement des pistes et de

densité de trafic (à l'exception des pistes 07 qui ne seront utilisées que lorsqu'aucune autre piste n'est disponible).

2.2. Utilisation de l'espace aérien et routes de vol

Un groupe de travail composé de représentants de Belgocontrol, de la Défense et de la Direction générale Transport aérien étudiera les possibilités de modifications des restrictions et du statut des zones de l'espace aérien réservées aux militaires afin d'améliorer la gestion du trafic aérien autour des aéroports de Bruxelles-National, de Charleroi et de Liège-Bierset. Ce groupe de travail remettra un rapport pour le 30 juin 2009.

Les routes de vol actuelles seront évaluées par un groupe de travail composé de représentants des Vice-Premiers Ministres et de Belgocontrol sous la présidence du Secrétariat d'Etat à la Mobilité. Ce groupe de travail remettra un rapport d'évaluation et des propositions de modifications des procédures de vol pour le 30 septembre 2009. Ces modifications seront opérées conformément aux procédures qui seront fixées dans la loi (cf. point 4). Les routes CIV1E, CIV1C, DENUT3C et les routes passant par la balise de Huldenberg seront examinées en priorité.

3. Forum de concertation

Le forum de concertation de tous les acteurs impliqués sera réactivé. Ce forum sera composé des Bourgmestres (ou de leurs représentants) des communes exposées⁵, des représentants de Belgocontrol, des compagnies aériennes (BATA et AOC) et de l'exploitant. Il servira de lieu d'échange d'informations et aura un rôle de recommandations et d'avis aux différents acteurs. Ce forum sera organisé et présidé par la DGTA.

4. Stabilité juridique : fixation du cadre d'exploitation dans une loi

Actuellement, les modifications des procédures de vol (ou procédures d'exploitation⁶) sont publiées aux A.I.P. sur instruction du Ministre de la Mobilité. Aucun cadre ou procédures en termes d'analyse d'impact ou de consultation publique ne sont prévus dans la loi. L'absence de ce cadre est préjudiciable à la stabilité juridique du cadre d'exploitation de l'aéroport en raison de la trop grande marge d'appréciation laissée au Ministre ou au Conseil d'Etat et aux tribunaux le cas échéant pour estimer l'impact d'une modification d'une procédure de vol.

⁵ soit les communes reprises dans le dernier rapport de contours de bruit de Brussels Airport

⁶ Ces procédures comprennent l'utilisation préférentielle des pistes et les procédures de décollages et d'atterrissages

Les restrictions d'exploitation (système de quota de bruit) sont fixées dans l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores. Cet arrêté se base sur l'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National (cet arrêté transpose la Directive 2002/30 relative à l'«approche équilibrée»).

Les restrictions d'exploitation et les procédures d'exploitation sont deux des éléments de l'approche équilibrée imposée par la Directive 2002/30 (Le concept d'«approche équilibrée» de la gestion de la pollution sonore causée par les aéronefs s'articule autour de quatre éléments essentiels et requiert un examen minutieux des différentes solutions possibles pour réduire les émissions sonores, notamment la réduction à la source du bruit des avions, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures d'exploitation «à moindre bruit» et les restrictions d'exploitation). Les deux autres éléments sont soit de compétences régionales (aménagement et gestion du territoire) soit hors du ressort direct du Gouvernement fédéral (la réduction à la source du bruit des avions est relative à la certification acoustique des appareils or les normes de certifications sont définies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

En vue d'assurer une stabilité à long terme pour tous les acteurs, le cadre d'exploitation fédéral présenté ci-dessus sera fixé dans une loi. Toute modification de ce cadre devra suivre une procédure définie dans cette loi.

La loi fixera les procédures de vol existantes (en annexe de la loi) et définira un cadre pour toute modification de ces procédures par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Ce cadre devra prévoir une analyse de sécurité, une étude d'impact sur la répartition des nuisances sonores et une étude de capacité à l'exception des modifications qui doivent être immédiatement effectuées pour des raisons de sécurité (une post-analyse comprenant les études ci-dessus doit alors montrer si la modification éventuelle peut être adaptée ou améliorée).

La loi fixera les restrictions d'exploitation et définira une procédure pour toute modification de ces restrictions par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Cette procédure reprendra les dispositions de l'arrêté royal du 25 septembre 2003 (transposant la Directive 2002/30) fixant un cadre et des procédures pour l'instauration de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National.

La loi remplacera et abrogera l'A.R. du 25 septembre 2003 et l'A.M. du 3 mai 2004.

En attendant l'entrée en vigueur de la loi, l'A.M. du 3 mai 2004 sera modifié afin d'introduire les nouvelles restrictions d'exploitation (16.000 créneaux horaires et adaptations du système de quotas de bruit).

5. Contrôle

La fixation de règles en matière de bruit impose également de contrôler le respect de ces règles et de sanctionner les auteurs d'infractions. Une cellule spécifique sera mise sur pied au sein de la DGTA – Inspection aéronautique pour assurer le contrôle du respect de la réglementation en matière aéronautique (quotas de bruit, créneaux horaires, routes de vol, procédures d'atténuation du bruit) et la répression des infractions au moyen de sanctions administratives.

6. Mesures complémentaires

En fonction de la réalisation de la solution proposée, 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

3. Organes consultatifs internes et/ou externes

Néant

4. Inspection des Finances

5. Accord(s) préalable(s)

Néant

6. Répercussion sur les charges administratives (test-Kafka)

Pas d'application

7. Développement durable (Test EIDDD)

Dispensé

8. Groupe(s) de travail

Les mesures reprises dans cette note ont été élaborées sur la base des discussions en groupe de travail inter-cabinet.

9. Proposition de décision

Le Conseil des Ministres marque son accord sur l'approche proposée ci-dessus. Il charge le Secrétaire d'Etat à la Mobilité le plus rapidement possible :

1. de prendre les dispositions réglementaires pour limiter le nombre de créneaux horaires annuel à l'aéroport de Bruxelles-National entre 23h et 6h à 16.000 conformément au point 2 à partir du 1^{er} janvier 2009 ;
2. de prendre les dispositions réglementaires pour instaurer les restrictions d'exploitation envisagées au point 2 (périodes sans décollages et adaptation du système de quota de bruit) conformément aux exigences de la Directive européenne 2002/30 ;
3. de donner instruction à Belgocontrol de modifier le système préférentiel d'utilisation des pistes conformément au point 2 ;
4. de préparer un projet de loi fixant le cadre d'exploitation de l'aéroport conformément au point 2 §4 et de le soumettre au Conseil des Ministres ;
5. de mettre sur pied un groupe de travail chargé d'étudier les possibilités de modifier le statut des zones de l'espace aérien réservées aux militaires pour le 30 juin 2009 conformément au point 2 ;
6. de mettre sur pied un groupe de travail chargé d'évaluer les routes de vol pour le 30 septembre 2009 conformément au point 2. Ce groupe de travail rédigera également un cahier des charges et assurera le rôle de comité d'accompagnement pour la réalisation de l'étude d'impact de la modification des composantes de vent visée au point 2. L'étude devra être terminée en septembre 2009. Le dossier sera alors resoumis au Conseil des Ministres pour une éventuelle modification des composantes de vent actuellement utilisées;

7. de réactiver le forum de concertation selon la composition mentionnée au point 2 ;
 8. de mettre sur pied une cellule au sein de la DGTA – Direction Inspection pour assurer le contrôle du respect de la réglementation en matière aéronautique (quotas de bruit, créneaux horaires, routes de vol, procédures d’atténuation du bruit) et la répression des infractions ;
 9. de suggérer 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.
- 10. Membre(s) du gouvernement introduisant le dossier**

LE SECRETAIRE D’ETAT A LA MOBILITE

LE PREMIER MINISTRE

Etienne SCHOUPPE

Yves LETERME