asbl UBCNA ✈ BUTV vzw

Union Belge Contre les Nuisances des Avions

REVENDICATIONS DES ASSOCIATIONS DE RIVERAINS DE BRUXELLES – UBCNA-BUTV - MARS 2019

✈ Statut de Bruxelles-National

Aéroport urbain réservé au seul trafic aérien passager de vols réguliers et de vols d'affaires, ouvert uniquement de jour entre 07 heures 00 du matin et 22 heures 00 du soir exclusivement, avec un maximum de 225.000 mouvements d'avions par année

✈ Utilisation des pistes

Les meilleures pistes parallèles 25R/L doivent être utilisées le plus régulièrement possible car à l'atterrissage elles ne survolent que des zones non construites comme des champs et des terres de culture, et au décollage elles permettent une répartition équitable des survols en fonction des destinations suivies par les avions. De plus la piste 25R est la meilleure piste au niveau des équipements d'approche et de sécurité (la plus longue, la mieux équipée, le meilleur I.L.S. et la seule à posséder des zones de sécurité à ses extrémités, et des sorties de piste à grande vitesse). Si les pistes 25R/L sont la règle, l'utilisation des autres pistes 01, 07R, 07L et 19 doivent être strictement limitées aux conditions de vent et donc exceptionnelles

✈ Utilisation des procédures

Les meilleurs axes de survol doivent être privilégiés, à savoir le survol des routes, autoroutes, lignes de chemins de fer ; mais aussi des zones industrielles ou d'équipement, des zonings industriels ou quartiers d'affaires peu habités ; la répartition des couloirs doit se faire en fonction des balises de navigation suivies par les avions en fonction de leur destination finale

Au niveau des routes aériennes :

- Correction rapide de la route IKEA décollage 19 : virage gauche sortie de piste à 700 pieds, 080° gauche pour aller intercepter Radiale 334° HUL 154 inbound HUL (ce qui permet d'éviter toute zone urbanisée)
- Virage 25R vers la gauche, les avions de plus de 136 tonnes doivent être retirés de cette route de décollage
- Tous les gros porteurs de plus de 136 tonnes passent sur Delta en décollages 25R
- Weekend, la CIV Charlie par le Ring est maintenue en service de jour

✈ Equipement des pistes

Toutes les pistes doivent être équipées en aide à la navigation de façon identique, soit la technologie PBN-GNSS permettant des approches RNP, toutes les approches pour toutes les pistes tant en PBN qu'en I.L.S. doivent se faire à 3.000 pieds pour toutes les pistes

✈ Normes de vent

Aucune norme internationale stable ni imposable n'ayant été déterminée, il convient de définir une norme de vent de 8 nœuds sans comptabilisation ni des rafales ni du vent en altitude uniquement sur les pistes préférentielles 25R/L afin de permettre une utilisation maximale de ces meilleures pistes. En cas de dépassement de ces valeurs, il convient alors d'orienter le trafic uniquement sur la piste la mieux orientée dans le sens du vent soit 01 par vent du Nord, 07 par vent d'Est et 19 par vent de Sud

L'utilisation préférentielle des pistes 25R/L se fait des motifs de capacité opérationnelle de l'aéroport, ces pistes ne sont pas utilisées dans le but de l'atténuation du bruit, de ce fait les recommandations ICAO de normes de vent maximales s'appliquent pour les pistes 01, 07 et 19 (maximum 3 nœuds selon les études de sécurité) et certainement pas pour les pistes 25R/L

✈ Quota individuel de bruit des avions

QC 4,0 la nuit de 22 à 07 heures
QC 8,0 entre 07/08 heures et 20/22 heures
QC 24,0 la journée entre 08 et 20 heures 00

✈ Volume de trafic de jour

Le trafic annuel à Bruxelles-National doit être limitée à un plafond obligatoire de maximum 225.000 mouvements par an

✈ Heures d'ouverture

L'aéroport de Bruxelles-National doit devenir un aéroport régional-urbain ouvert exclusivement en journée entre 07h00 et 22h00 ; et totalement fermé à tout trafic pendant la nuit

✈ Type de trafic

Seul le trafic d'avions passagers de lignes régulières et d'aviation générale doit encore être admis de jour à Bruxelles-National.

Les autres types de trafic (charters, low cost, cargo, fret et intégrateurs de messagerie express) doivent être transférés vu leur spécificité défavorable en en terme d'importante nuisance environnementale vers des aéroports qui ont eu le courage de prendre des initiatives durables en matière d'isolation ou d'expropriation de leurs couloirs finaux d'approche

✈ Contrôle et sanction

Le respect de toutes les procédures aéronautiques, et le strict contrôle de tous les acteurs aéroportuaires doit se faire en toute autonomie et indépendance fonctionnelle par un organe de contrôle totalement neutre et indépendant qui puisse poursuivre et sanctionner toutes les infractions constatées sans aucune intervention des divers Gouvernements (voir liste détaillée supra)

✈ Information

La transparence totale de toutes les informations doit être garantie et mise à disposition publiquement, afin que les partenaires et riverains concernés (administrations régionales, administrations communales, associations de riverains et environnementales et citoyens) puissent à tout moment disposer des bonnes informations sur les conditions météorologiques relatives à l'utilisation des pistes et l'évolution des aéronefs dans l'atmosphère

✈ Sonomètres

Le contrôle de la charge environnementale endurée par les communes et les riverains doit pouvoir être objectivée par l'extension du réseau régional des sonomètres

✈ Jugements

Toutes les décisions de justice qui ont été validées par les Cours d'Appel et/ou de Cassation doivent être strictement respectées, comme l'Arrêt interdisant toute utilisation illicite et abusive de la piste d'atterrissage 01 ou l'Arrêt interdisant toute utilisation hors vent de la piste d'atterrissage 01 en reconnaissant la faute de l'Etat belge dans sa gestion du dossier.

***

Peggy CORTOIS
Présidente UBCNA
10 mars 2019

asbl UBCNA ✈ BUTV vzw

Union Belge Contre les Nuisances des Avions

Les types d'infractions aéronautiques à Bruxelles-National

La présente note a pour but d'inventorier les différents types d'infractions susceptibles de survenir lors des survols d'avions autour de l'Aéroport de Bruxelles-National, ainsi que les acteurs aéronautiques responsables qui sont chargés de veiller à la stricte application des normes tout en étant aussi obligés de poursuivre les éventuelles infractions commises.

BIAC - Exploitant de l'Aéroport

Responsabilités :

- *respect de la limite individuelle de bruit (Quota Count) par avion, de jour comme de nuit*
- *respect de l'interdiction d'opérer de nuit à certains types d'avions*
- *respect de l'interdiction de vol de tous les avions chapitre 2 ICAO*
- *respect de l'interdiction de vol de nuit des avions hushkittés*

BELGOCONTROL – Organisme chargé du contrôle aérien

Responsabilités :

- *respect des procédures de moindre bruit*
- *respect du timing horaire entre périodes de jour et de nuit*
- *respect de l'attribution des bonnes routes aériennes (SID et STAR)*
- *respect du système de sélection des pistes utilisées*
- *respect des valeurs des normes de vent*
- *respect des conditions météorologiques*
- *respect du taux de montée des aéronefs*
- *respect de la limite individuelle de bruit (Quota Count) par avion, de jour comme de nuit*
- *respect de l'interdiction d'opérer de nuit à certains types d'avions*
- *respect de l'interdiction de vol de tous les avions chapitre 2 ICAO*
- *respect de l'interdiction de vol de nuit des avions hushkittés*
- *respect des interdictions de survol de certaines parties du territoire*
- *respect des décisions de justice*
- *respect des astreintes judiciaires*

Direction Générale du Transport Aérien – Administration Fédérale du Transport

Responsabilités :

- *respect des autorisations de vol en fonction de la conformité des avions*
- *respect des décisions de justice*
- *respect des astreintes judiciaires*
- *respect de toutes les procédures de vol*
- *respect de l'interdiction de vol de tous les avions chapitre 2 ICAO*
- *respect de l'interdiction de vol de nuit des avions hushkittés*
- *respect des interdictions de survol de certaines parties du territoire*
- *surveiller et contrôler le respect de toutes les dispositions aéronautiques par tous les acteurs intervenants comme Biac, Belgocontrol, les compagnies aériennes et les pilotes d'avions*

Ministre Fédéral des Transports

Responsabilités :

- *respect des décisions de justice*
- *respect des astreintes judiciaires*
- *respect des interdictions de survol de certaines parties du territoire*
- *respect de la transposition en Droit belge des traités internationaux et des Directives européennes*

Régions et entités fédérées

Responsabilité

- *respect des législations régionales sur les niveaux de bruit admis*

Compagnies aériennes et pilotes d'avions

Responsabilités :

- *respect des dispositions internationales*
- *respect des instructions données par les autorités aéroportuaires*
- *respect des législations régionales sur les niveaux de bruit admis*
- *respect des procédures de moindre bruit*
- *respect du timing horaire entre périodes de jour et de nuit*
- *respect de l'attribution des bonnes routes aériennes (SID et STAR)*
- *respect du système de sélection des pistes utilisées*
- *respect des valeurs des normes de vent*
- *respect des conditions météorologiques*
- *respect du taux de montée des aéronefs*
- *respect de la limite individuelle de bruit (Quota Count) par avion, de jour comme de nuit*
- *respect de l'interdiction d'opérer de nuit à certains types d'avions*
- *respect de l'interdiction de vol de tous les avions chapitre 2 ICAO*
- *respect de l'interdiction de vol de nuit des avions hushkittés*
- *respect des interdictions de survol de certaines parties du territoire*
- *respect des décisions de justice*
- *respect des astreintes judiciaires*

Résumé des types d'infraction susceptibles de survenir :

- *non-respect dans le suivi de la procédure aérienne désignée*
- *non-respect des instructions du contrôle aérien*
- *non-respect de la piste désignée*
- *non-respect du décollage depuis le seuil de piste*
- *non-respect du taux de montée imposé*
- *non-respect du taux de descente imposé*
- *non-respect dans le suivi de la procédure de moindre bruit*
- *non-respect des délimitations des plages horaires d'exploitation*

- *non-respect de la limite du quota individuel (QC 12) de nuit*
- *non-respect de la limite du quota individuel (QC 24) du petit matin*
- *non-respect des limites de valeurs de composantes de vent*
- *non-respect des conditions météorologiques*
- *non-respect du système de sélection des pistes utilisées*
- *non-respect de l'interdiction de vol des avions hushkittés de nuit*
- *non-respect de l'interdiction totale de vol des avions chapitre 2 ICAO*
- *non-respect des interdictions de survol de certaines parties du territoire*
- *non-respect des limites des niveaux de bruit admis dans les régions*
- *non-respect des législations sur la conformité des avions*
- *non-respect des décisions de justice*
- *non-respect des astreintes judiciaires*

***