



*Pour un aéroport viable et durable,
en vue de l'intérêt général*

Présentation au Ministre F.Bellot 28/06/2016

AWACSS Wezembeek-Oppem vzw asbl

WAKE UP KRAAINEM vzw asbl

Cumul des nuisances subies par l'Oostrand

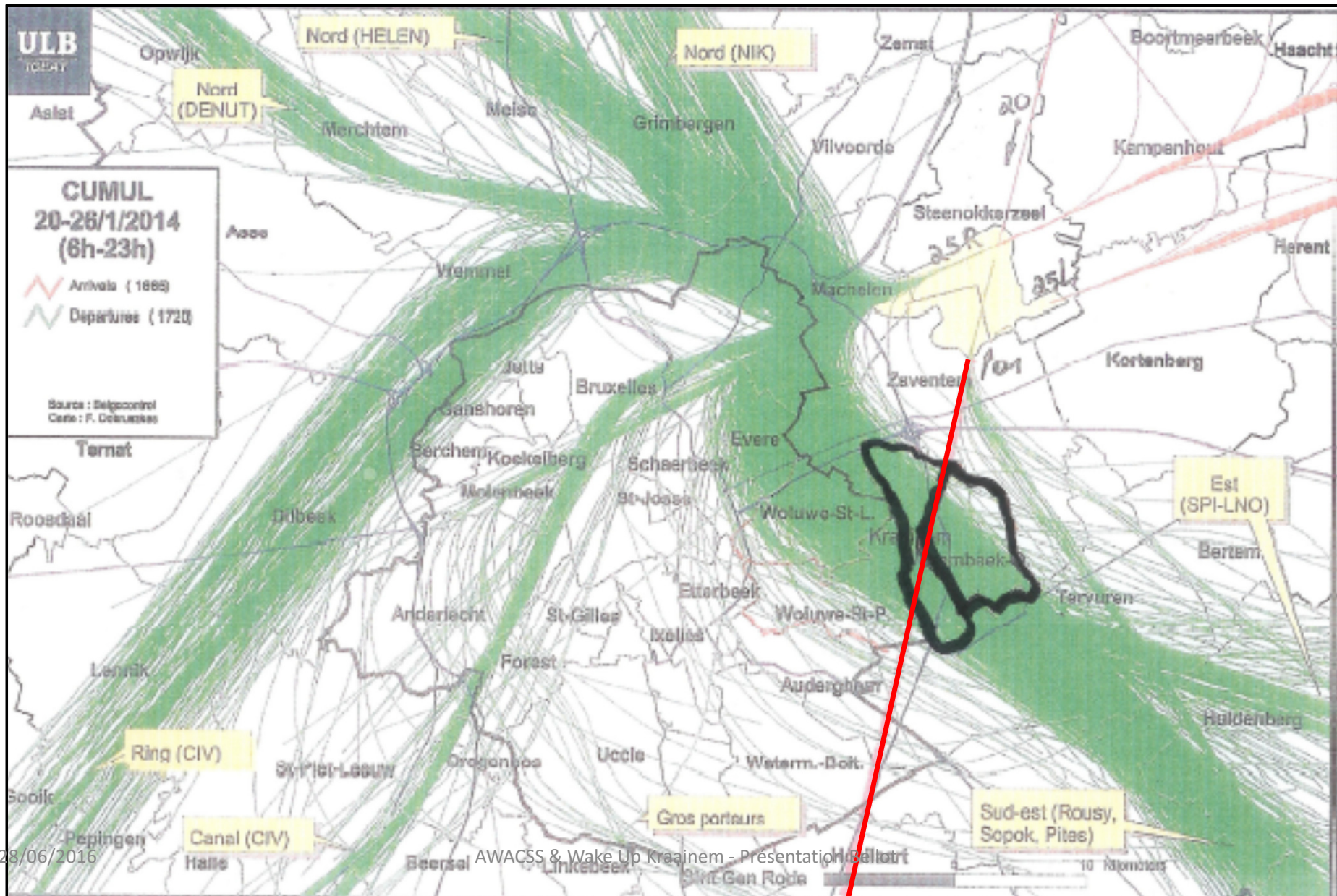
- Les 2 communes de W-O et Kraainem bien que n'étant pas dans le prolongement des pistes principales sont intensément survolées à basse altitude (voir carte suivante) par :

1/ Selon le PRS (*Preferential Runway System*):

- Les décollages à basse altitude par la piste 25R virage gauche, concentrés sur un couloir étroit vers la balise de Huldenberg (voir carte suivante), qui représentent à eux seuls quasi la moitié de l'ensemble des décollages .
- Une grande partie des décollages de nuit et la moitié du WE par la piste 19 selon le PRS actuel.

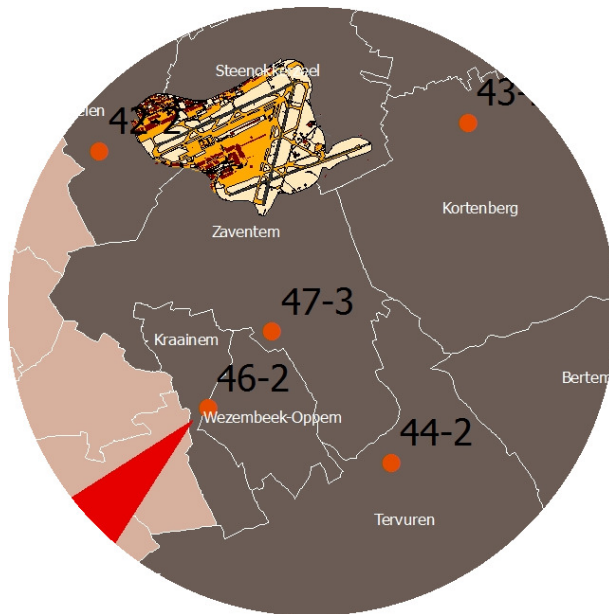
2/ Hors PRS:

- La totalité des atterrissages à très basse altitude (+/-300 m) vers la piste 01 de jour et de nuit.

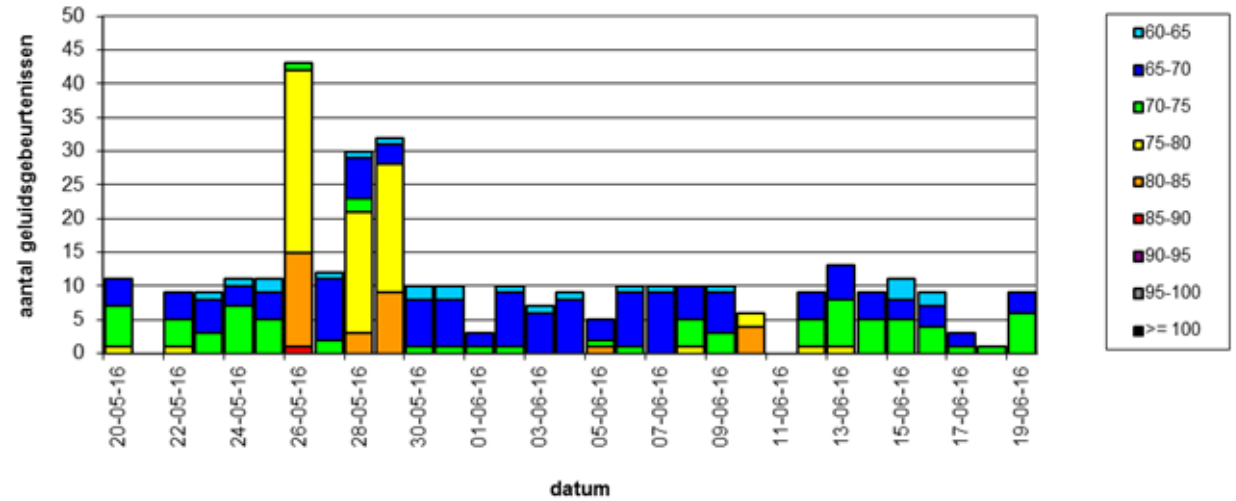


*Nuisances = Fréquence d'exposition au bruit
+ intensité du bruit + pollution de l'air.*

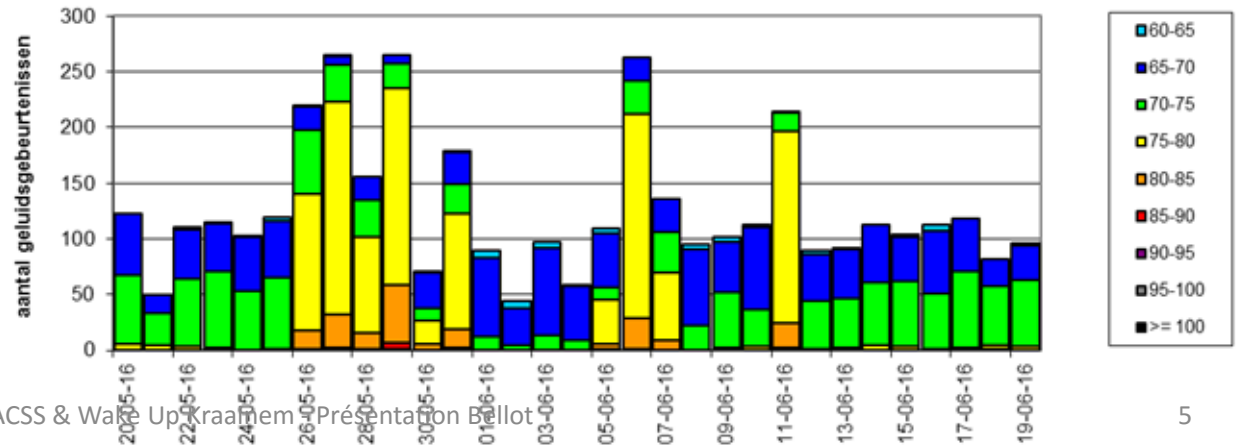
La nuisance réelle, dommageable pour la santé, est constituée par la fréquence d'exposition excessive au bruit intense et à la pollution de l'air subie par chaque individu, quelle que soit la densité de la population des communes survolées.



Aantal vluchtgecorrleerde geluidsgebeurtenissen per klasse van het maximaal geluidsdruk niveau (LAeq,1s,max) nachtperiode (23-07 u LT)
 NMT 46-2 - Wezembeek-Oppem (F. Kinnenstraat)



Aantal vluchtgecorrleerde geluidsgebeurtenissen per klasse van het maximaal geluidsdruk niveau (LAeq,1s,max) dagperiode (07-23 u LT)
 NMT 46-2 - Wezembeek-Oppem (F. Kinnenstraat)



« Modus operandi » acceptable pour tous:

- Répartition équitable des nuisances afin de ne pas les concentrer sur les mêmes individus en respectant un droit à la santé, identique pour tous.
- Bannissement des instructions politiques clientélistes à Belgocontrol d'interdiction de survol d'une ou plusieurs communes, en influençant le choix des pistes.
- Retour à l'opérationnel en cas de déviation au PRS en veillant au respect des normes de vent et à l'assignation par un programme indépendant, de la piste la mieux orientée au vent (face au vent) sous le contrôle d'une autorité indépendante.
- Fixation des seuils et gradients de montées et d'altitudes de route (NAPD : Noise Abatement Procedure for Departure).
- Équipement optimal de toutes les pistes sans exception, avec la technologie disponible conformément aux injonctions de l'OACI (RNP, ILS...)
- Rallongement de la nuit de 22h à 7h.
- Restrictions supplémentaires des QC pour les vols de nuit et de jour et suppression des dérogations au QC pour les avions les plus bruyants.
- Suppression des vols de nuits, aussi bien atterrissages que décollages.
- Renforcement du réseau de sonomètres

Recherche de solutions possibles (1) :

1. Décollages au départ de la 25R du virage gauche (sous PRS):

- Maintien du virage gauche actuel MAIS à des altitudes différentes entre 1.700 pieds et 2.500 pieds.
- ET éclatement directement vers les 5 différents « Exit points » concernés en autant de routes séparées (plutôt que concentration initiale sur Huldenberg) comme cela est le cas pour les 7 autres « Exit points ».
- Etudier le rajout d'un virage ultra court qui longe l'autoroute de Liège (E40) uniquement pour les < 200T.
- Gros porteurs > 200T sur la route existante ELSIK.
- NAPD (Noise Abatement Procedure for Departures) avec remise de gaz après 4.500 pieds minimum.

Recherche de solutions possibles (2) :

2. Atterrissages en piste 01 (toujours hors PRS) :

- Réduire le pourcentage de déviation au PRS en faisant respecter les normes de vent par Belgocontrol c.à.d. 7 nœuds sans anticipations exagérées et en tenant compte du vent moyen avec rafales et non pas des pointes de vent.
- Garantir la sécurité optimale des atterrissages en utilisant la piste la mieux orientée au vent (face au vent) et en équipant toutes les pistes d'un système d'assistance à la navigation performant (OACI), ILS et/ou de RNP + éclairage de type « calvaire » en seuil de piste.
- Obliger les compagnies de suivre la procédure RNP (cfr Schiphol).
- Lever l'impossibilité de facto de l'usage de la 07L et de la 19 pour les atterrissages (sous-équipement volontaire, cfr ILS ou RNP sur 07L bloqué).
- Obliger l'Etat belge à faire cesser le non-respect des normes de vent et de bruit.

Recherche de solutions possibles (3) :

3. Décollages en piste 19 (PRS: nuit et WE – Hors PRS: vent de Sud):

- Resserrer le virage gauche en évitant de survoler Sterrebeek à basse altitude.
- Supprimer le PRS le WE (samedi 16h au dimanche 16h), càd uniquement utilisation de la 19 hors PRS par fort vent de Sud.
- Suppression immédiate et totale des exceptions/dérogations au QC de certains avions cargo hyper bruyants.

Conclusions

- Sortir d'un certain clientélisme politique en édictant des instructions claires à Belgocontrol qui ne doivent plus être sujettes à interprétations par Belgocontrol.
- Respecter la santé de chaque riverain quelque soit sa région de résidence, en répartissant de façon équilibrée, solidaire et équitable les nuisances plutôt que de continuer à chercher à les déplacer.
- Privilégier la sécurité des procédures aériennes pour protéger les survolés et les survolant.
- Equiper toutes les pistes avec la technologie la plus récente selon les injonctions de l'OACI.
- Respecter la sélection des pistes conformément aux instructions claires de l'autorité fédérale non-sujettes à interprétation par Belgocontrol (e.a. accord de gouvernement 2008-2010).
- Supprimer complètement les vols de nuit (atterrissages et décollages)
- Allonger la nuit de 22h à 7h.
- Installer une Autorité de contrôle indépendante garante du respect des normes de vent et du choix impartial des pistes.
- Plafonner le nombre de vols à 220.000 /an.
- S'assurer de l'Indépendance de l'Etat par rapport à Belgocontrol.
- Suppression immédiate et totale des exceptions/dérogations au QC d'un nombre limité d'avions hyper bruyants.
- Mettre d'urgence la stratégie aéroportuaire dans notre pays, à l'agenda du comité de concertation intergouvernemental.
- Rechercher une optimisation des activités aéroportuaires entre les différents opérateurs régionaux.

En résumé

- **Piste 01**

- Tous les atterrissages nuit et jour 300 m altitude – 80-90db
- Un couloir unique,(15.055 avions en 2015)
- Avant 2004, la piste 01 moins de 7% de jours par an. Depuis, augmentation de 200% !

- **Piste 25R (virage gauche)**

- Seuil de montée actuel générateur de bruit doit être modifié
- 45,2 % des décollages suite au moratoire (36.711 avions en 2015)
- Pics de bruits entre 65 et 75 db (environ 100 avions par jour)

- **Piste 19**

- PRS de nuit et WE avec pics de bruit de l'ordre de 70db

- **Santé publique:**

- Bruit : atterrissages 80-90db ; décollages 65-75db
- Pollution de l'air : 75% de la pollution de l'air supérieur à la moyenne (cfr « Le Soir » 22-06-16).

Solutions

- Respect des normes de vent: 7 nœuds rafales comprises
- Alternative à la 01= 07L par vent d'Est avec procédure RNP complète
- Répartition et adaptation vers le haut des seuils de montée pour la piste 25R (virage gauche court). Split des routes concentrées sur Huldensberg.
- Suppression des vols de nuit et instauration de la nuit européenne
- Répartition équitable des nuisances
- Contrôle de la qualité de l'air et des normes de bruit.



MERCI POUR VOTRE ATTENTION !