



*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.

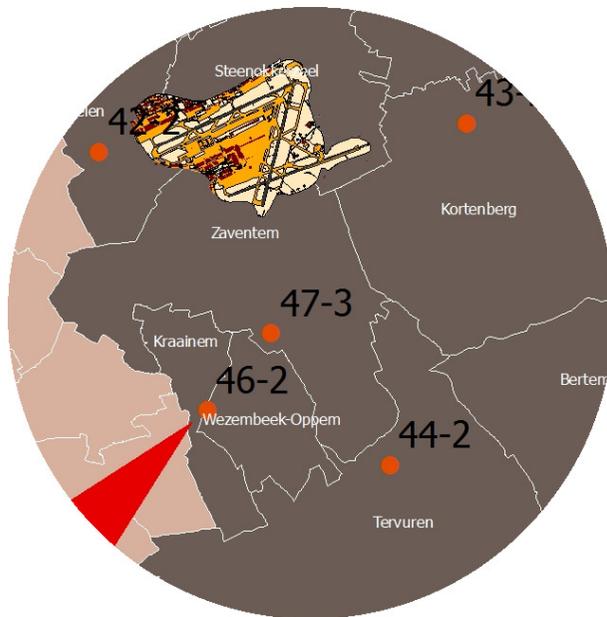
## 2/ Hors PRS:

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

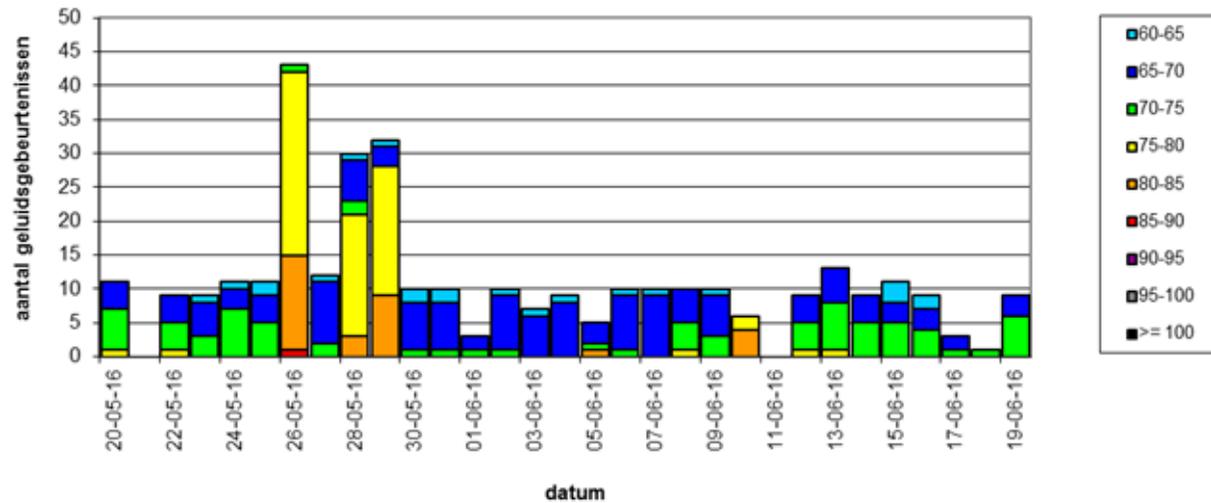


*Nuisances = Fréquence d'exposition au bruit  
+ intensité du bruit + pollution de l'air.*

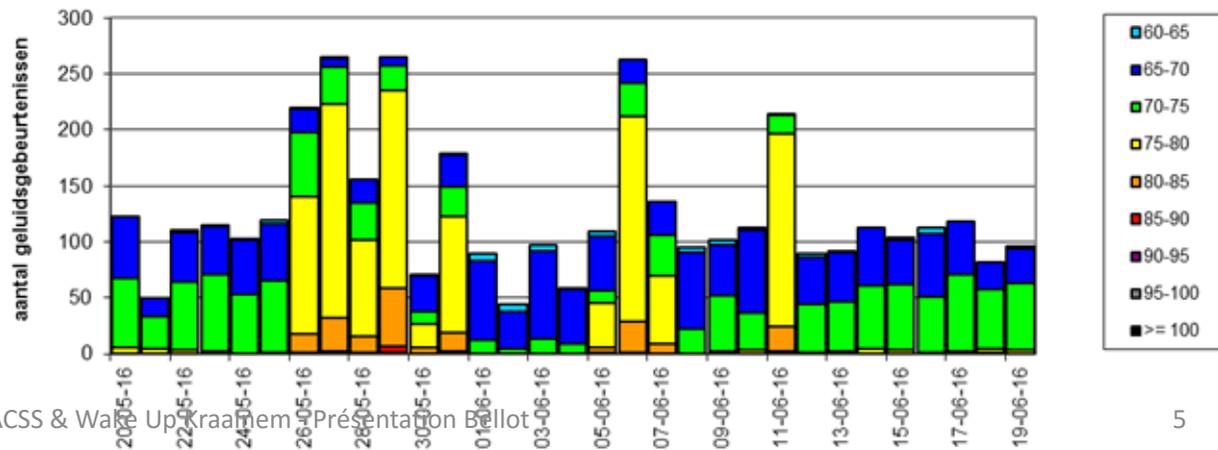
La nuisance réelle, dommageable pour la santé, est constituée par la fréquence d'exposition excessive au bruit intense et à la pollution de l'air subie par chaque individu, quelle que soit la densité de la population des communes survolées.



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



**Aantal vluchtgecorreleerde 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).
- Equipement 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**

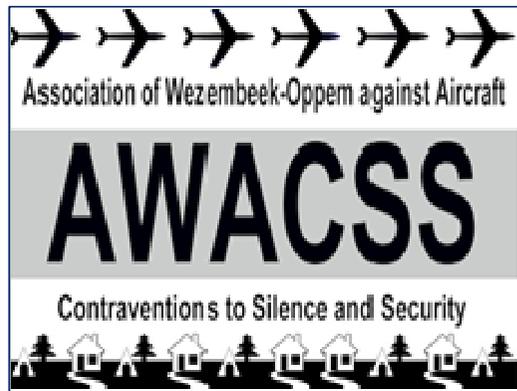
- PRS de nuit et WE avec pics de bruit de l'ordre de 70db

- **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 !