



Avec le soutien et la collaboration de [STOP AU SURVOL DE LA HULPE!!](#)

## PROJET DE LOI RELATIVE À LA FIXATION DES PROCÉDURES DE VOL

Version du dimanche 4 juin 2006

Madame, Monsieur,

Veuillez trouver ci-après nos commentaires sur ce projet de loi. Nous vous les livrons avec les réserves d'usage.

### En préambule :

Notre groupement représente les habitants du Brabant wallon, victimes de la politique menée à l'aéroport de Zaventem. Il a des correspondants dans la plupart des communes de la province.

Si certains pouvaient encore être étonnés de l'existence d'un tel groupement dans des communes relativement éloignées de l'aéroport, nous voudrions leur rappeler ceci.

Les modifications liées au plan de dispersion ont augmenté nettement la pression sur cette région par des altitudes plus basses de passage ou par l'utilisation de pistes auxiliaires comme la 02/20.

Ainsi, par exemple, le niveau moyen de bruit est similaire à Meise (10km de l'aéroport) et à Grez-Doiceau (20km), avec une fréquence de survols de loin supérieure pour la seconde.

<http://tropdebruit.joueb.com/> [tropdebruit@hotmail.com](mailto:tropdebruit@hotmail.com)

Nous ne nous appesantirons pas sur la manière de procéder avec les riverains, si ce n'est qu'elle confirme le déficit de démocratie qu'il y a dans ce dossier.

Compte tenu de la charge de travail, nous n'avons pas effectué de compilation de nos textes. Ce document de travail se compose donc de deux parties : (voyez infra la table des matières pour plus de détails)

[La première \(page 4\)](#) est la somme de nos remarques faites sur la mouture de septembre 2005, remarques qui restent, dans l'ensemble, d'actualité.

[La seconde \(page 46\)](#) reprend les commentaires supplémentaires sur la dernière mouture.

### **Nos conclusions :**

Il est clair que cette loi vise d'une part à protéger la capacité de l'aéroport, d'autre part à entériner l'existence du plan de dispersion. Elle vise également à protéger l'état fédéral contre des recours qu'il a lui-même suscité en rompant des équilibres. En niant le principe de standstill et les attentes légitimes des citoyens, il a, dans ce dossier, mis sur le même pied, des personnes historiquement survolées avec d'autres qui l'étaient peu ou pas du tout, plutôt que de trouver des solutions pour améliorer la situation existante (comme le prescrit l'Europe) avec des programmes d'isolation ou des créations de couloirs verts. Il n'a même pas envisagé sérieusement de délocaliser les activités les plus néfastes alors que la plupart des grandes capitales (même Téhéran) l'ont déjà fait.

Cette loi, en protégeant la capacité, est là pour protéger un et un seul acteur économique, sans intérêts réels pour les critères fondamentaux de santé et d'environnement.

**Cette loi n'est donc pas nécessaire. Il y a d'autres solutions, plus démocratiques et plus efficaces.**

Par ailleurs, différents accords de coopération doivent encore être signés pour que ce texte soit autre chose qu'une coquille vide (hormis la protection de la capacité et l'entérinement du plan de dispersion). Il est clair que sans ces accords, la loi ne

peut exister et que ces accords ne peuvent se passer de la signature de la Région wallonne, ne serait que pour respecter l'esprit des différentes directives européennes.

Il n'est pas concevable qu'un habitant du Brabant wallon ne puisse pas recourir à l'organisme de contrôle ou obtenir des informations complètes (ce qui n'est pas le cas aujourd'hui).

**Ce texte ne pourra donc être voté que si:**

- 1. le(s) accord(s) de coopération ont été signés (y compris par la région wallonne.)**
- 2. les amendements proposés dans notre note sont également votés**
- 3. la situation des habitants de la Région wallonne a été clarifiée. (recours à l'organisme de contrôle, accessibilité à l'information, etc...)**

Bonne lecture.

Le comité de Trop de bruit en Brabant wallon.

## Annexe 1 : table des matières de l'analyse de l'avant-projet de Loi.

<b>COMMENTAIRES DE SEPTEMBRE 2005.....</b>	<b>6</b>
<i>Commentaire général.....</i>	<i>8</i>
<b>CHAPITRE I. Objectifs et définitions.....</b>	<b>15</b>
<b>CHAPITRE I. Objectifs et définitions.....</b>	<b>15</b>
<b>CHAPITRE II. Élaboration des procédures de vol.....</b>	<b>20</b>
<b>CHAPITRE II. Élaboration des procédures de vol.....</b>	<b>20</b>
Section 1. Procédures de vol permanentes.....	20
Section 1. Procédures de vol permanentes.....	20
Sous-section 1. Adoption et modification des procédures de vol permanentes.....	20
Sous-section 1. Adoption et modification des procédures de vol permanentes.....	20
Sous-section 2. Processus d'élaboration des procédures de vol permanentes.....	21
Sous-section 2. Processus d'élaboration des procédures de vol permanentes.....	21
Section 2. Procédures de vol temporaires.....	28
Section 2. Procédures de vol temporaires.....	28
Section 3. Dérogations aux procédures de vol.....	29
Section 3. Dérogations aux procédures de vol.....	29
<b>CHAPITRE III. Critères pour l'élaboration de procédures de vol.....</b>	<b>29</b>
<b>CHAPITRE III. Critères pour l'élaboration de procédures de vol.....</b>	<b>29</b>
Section 1. Sécurité des procédures de vol.....	30
Section 1. Sécurité des procédures de vol.....	30
Section 2. Capacité.....	30
<i>Section 2. Capacité.....</i>	<i>30</i>
Nous présumons que l'heure creuse est une heure ou le nombre de créneaux demandés est inférieure à la capacité maximale.....	30

Section 3. Santé.....	31
<i>Section 3. Santé.....</i>	31
<b>LES CRITERES DE SANTE VIENNENT DONC APRES LES CRITERES ECONOMIQUES. ....</b>	<b>31</b>
Sous-section 1. Les effets sur la santé causés par les nuisances sonores .....	32
Sous-section 1. Les effets sur la santé causés par les nuisances sonores .....	32
Sous-section 1.1. Le bruit à la source .....	32
<i>Sous-section 1.1. Le bruit à la source.....</i>	32
<b>JUSQU'OU EST-ON PRET A ALLER ? S'ALIGNER SUR LES REGLES DE (GRANDS) AEROPORTS EUROPEENS</b>	
<b>BEAUCOUP PLUS STRICTS QUE NOUS ? .....</b>	<b>32</b>
Sous-section 1.2. L'impact sonore.....	33
<i>Sous-section 1.2. L'impact sonore.....</i>	33
Sous-section 1.3. La fréquence du nombre de vols.....	36
Sous-section 1.3. La fréquence du nombre de vols.....	36
Sous-section 2. Les effets causés par les émissions de gaz.....	38
Sous-section 2. Les effets causés par les émissions de gaz.....	38
<b>CHAPITRE IV. Autorité de contrôle.....</b>	<b>38</b>
<b>CHAPITRE IV. Autorité de contrôle.....</b>	<b>38</b>
<b>Cette fameuse autorité nationale indépendante .....</b>	<b>38</b>
<b>CHAPITRE V. Organes consultatifs.....</b>	<b>40</b>
<b>CHAPITRE V. Organes consultatifs.....</b>	<b>40</b>
<b>CHAPITRE V. Dispositions finales.....</b>	<b>40</b>
<b>CHAPITRE V. Dispositions finales.....</b>	<b>40</b>

<b>Annexe : Définition du cadastre du bruit .....</b>	<b>43</b>
1. Son contenu .....	43
2. Sa mise en œuvre.....	45
3. Intégration du bruit de sol .....	45

## **Commentaires de septembre 2005**

Avant avril 2004, le Brabant wallon dans son ensemble ne se sentait pas concerné par les mouvements d'avions de l'aéroport de Zaventem.

Certes, avant cette date, des parties du territoire sont survolées par les appareils de la base de Beauvechain mais c'est relativement limité et globalement accepté.

Certes, des avions en provenance de Zaventem passent dans le ciel mais c'est déjà à une bonne altitude...

Certes, des avions en provenance de Gosselies passent au-dessus de la province pour rejoindre la balise d'Huldenberg mais c'est le fait de moyens courriers qui se trouvent à plus de 3 km de haut.

Le lancement du plan de dispersion a été la goutte qui a fait déborder le vase...

**Des nouvelles routes, donc du bruit où il n'y en avait pas...**

**Des altitudes plus basses, donc beaucoup plus de bruit que par le passé...**

Maintenant, certains endroits éloignés de l'aéroport naguère encore calmes, connaissent des indices de gêne par le bruit similaires à ceux de communes considérées comme riveraines de l'aéroport.

(Ce qui fait dire à certains qu'entre Beauvechain, Zaventem et Gosselies, c'est le triangle d'or du bruit.)

Voilà pourquoi nous nous sentons concernés par cet avant-projet de loi sur la fixation des procédures de vol.

Nous avons établi la liste de nos commentaires que vous retrouverez dans les tableaux ci-dessous.

### **En résumé,**

Une loi taillée sur mesure pour le développement économique de l'aéroport, sans considération réelle pour l'environnement et pour la santé publique ;  
une loi laissant dans le flou des éléments important comme la création d'un organisme de contrôle véritablement indépendant;  
une loi se basant sur un cadastre du bruit théorique contesté  
et surtout une loi bétonnant le principe de dispersion (qui ne satisfait qu'une minorité des riverains de l'aéroport)[1] et l'utilisation de routes contestées.

### **Notre conclusion,**

Pas de " nihil obstat " pour la publication de cette loi.

[Le comité de Trop de Bruit en Brabant wallon.](#)

[1] voir <http://tropdebruit.joueb.com/news/1064.shtml>

Info: <http://tropdebruit.joueb.com/> Mail: [tropdebruit@hotmail.com](mailto:tropdebruit@hotmail.com)

<http://tropdebruit.joueb.com/> [tropdebruit@hotmail.com](mailto:tropdebruit@hotmail.com)

Texte du projet	Exposé des motifs	Remarques du comité « Trop de bruit en Brabant wallon »
	<p><i>Commentaire général</i></p> <p>La présente loi s'inscrit dans l'objectif fixé par le gouvernement dans l'accord de gouvernement adopté en juillet 2003. Celui-ci porte que " pour les nuisances causées par le trafic aérien, plus particulièrement les vols de nuit, le Gouvernement, partant de l'accord du 24 janvier 2003, fera procéder à une évaluation précise des zones survolées, commune par commune [...], afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations et afin d'alléger, dans le sens d'une répartition plus équitable, les nuisances ressenties. L'impact du bruit subi sera évalué zone par zone, définies de manière objective, et selon le principe de répartition équitable. Par répartition plus équitable, on entend notamment une révision des procédures de vol en fonction des populations et/ou des zones survolées et du type d'avions en mouvement, ainsi qu'une utilisation plus diversifiées des différentes pistes de décollage et d'atterrissage envisageables, en tenant compte de la sécurité des populations, du trafic aérien et de la gestion de l'aéroport. "</p>	<p>Comment ne pas réagir à ce concept de répartition équitable ?</p> <p>Cette loi naît d'un concept tenant plus de l'injustice que de la justice distributive.</p> <p>Si l'on peut considérer qu'une concentration des vols au-dessous d'un couloir, sans une politique cohérente d'isolation ou d'expropriation est vouée à l'échec, il n'est pas plus acceptable de répartir les vols au-dessus de territoires qui historiquement n'étaient pas concernés.</p> <p>Pratiquer la dispersion en créant de nouvelles routes ne peut être que considéré comme injustes par les nouveaux survolés, <b>sachant par ailleurs que l'on fera tout pour saturer ces nouvelles voies.</b></p> <p>(Il en aurait été tout autrement si l'activité de l'aéroport venait d'être lancée. Le poids de l'historique étant absent, seules subsistent alors la sécurité et la densité de population)</p>
		<p>Cette manière de pratiquer nous fait penser à une politique des déchets qui consisterait, au lieu de conserver les décharges existantes et à inviter chacun à produire moins de matière, à multiplier les dépôts (clandestins) à chaque coin de rue et à laisser le soin de les saturer rapidement.</p>

		<p>Ou pour prendre un autre exemple, ce serait de forcer les automobilistes à prendre les voies les plus secondaires possibles de telle sorte à ce que les autoroutes soient libres de toute circulation automobile.</p> <p>Ce concept de répartition se base aussi sur un « cadastre » qui est encore plus que théorique. Les mesures sur le terrain sont encore fort incomplètes. Un maillage de sonomètres doit encore être complété. Encore faudra-t-il qu'il soit suffisamment étendu. En effet, des études montrent que des communes éloignées de l'aéroport peuvent connaître des nuisances similaires voire supérieures à celles de communes beaucoup plus proches.<sup>1</sup></p> <p>Le concept de dispersion est contraire à ce qui se fait généralement. Les aéroports wallons ont optés pour une concentration des décollages comme cela se fait partout ailleurs.<sup>2</sup></p>
	<p>L'objectif de cette loi relative à la fixation des procédures de vol est d'offrir la sécurité et la stabilité nécessaires au trafic aérien et de donner une meilleure garantie de sécurité juridique aux citoyens et aux autorités de ce pays. Ces dernières années, la légitimité des procédures de vol a été de plus en plus contestée,</p>	<p>En modifiant cet équilibre historique et surtout en créant de nouveaux riverains, le politique ne devait pas s'étonner que cela soulève des difficultés.</p> <p>Le respect de principes fondamentaux (par ex. le principe de stand still <sup>3</sup> ) a été particulièrement bafoué dans ce dossier.</p>

<sup>1</sup> Cf Huldenberg (14 Km) ou Grez-Doiceau (18 km) versus Meise (9 Km)

<sup>2</sup> <http://tropdebruit.joueb.com/news/161.shtml>

<sup>3</sup> la violation du principe du standstill: une autorité administrative ne peut prendre de décision ayant pour effet d'accroître les nuisances environnementales des riverains sans motif impérieux et ce sans aucune compensation pour la population en termes d'expropriation ou de subventions à l'isolation acoustique en <http://tropdebruit.joueb.com/> [tropdebruit@hotmail.com](mailto:tropdebruit@hotmail.com)

	surtout à cause des nuisances sonores qu'elles créent pour les riverains habitant sous l'espace aérien dans lequel ces procédures sont appliquées et à cause de l'impact sur la santé qu'engendrent ces nuisances.	
	La loi est d'application pour les procédures de vol autour des aéroports qui, selon la définition des aéroports dans la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté, sont potentiellement très nuisibles. En Belgique, il n'y a que Bruxelles-National qui réponde à cette définition en ce moment.	Cette loi, taillée sur mesure pour l'aéroport de Zaventem, ne devrait pas concerner à court terme les aéroports wallons. Il n'empêche que la proposition faite est contraire aux pratiques des dits aéroports : concentration et politique active d'expropriation ou d'isolation.
	Dans la quête d'un équilibre entre l'exploitation de l'aéroport et les avantages économiques et sociaux qu'elle offre d'une part, et les effets secondaires non-souhaités du trafic aérien sur la santé des riverains des aéroports d'autre part, les autorités ont plusieurs fois adapté les procédures de vol au cours des années précédentes, en essayant par-là d'offrir une réponse aux nombreuses, et souvent contradictoires, questions des citoyens visant à diminuer les nuisances sonores dans leur quartier. A cette fin, les autorités ont essayé de limiter, et le nombre de personnes touchées, et les nuisances pour chacune d'elles. Malgré le fait que tant le	Comme nous l'avons déjà évoqué supra, les attaques en règle ont pour origine une modification de l'équilibre historique corrigé abusivement par un plan de dispersion augmentant notablement le nombre de personnes concernées par les nuisances. De plus, si la faillite de la Sabena et l'impact du 11 sept. ont eu une influence sur le trafic, celui-ci est de nouveau à la hausse.  Quant à ériger en axiome, les avantages économiques et sociaux d'un aéroport, il faudra de nombreuses études contradictoires pour le légitimer. Quand on songe à

ce cas ci.

repris dans le décret flamand « [Decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid](#) »

<http://tropdebruit.joueb.com/> [tropdebruit@hotmail.com](mailto:tropdebruit@hotmail.com)

	nombre de personnes touchées que les nuisances totales aient fortement diminué ces dernières années, tant par les mesures prises par les autorités, le renouvellement de la flotte que la diminution du nombre de mouvements, il ne règne pas chez les citoyens de sentiment d'approche équilibrée des nuisances sonores par rapport aux avantages du trafic aérien et par rapport aux concitoyens qui subissent aussi des nuisances.	l'étude de la VUB <sup>4</sup> qui promettait monts et merveilles, le doute subsiste.
	Le gouvernement a adopté des décisions relatives aux procédures de vol qu'il estime justifiées. Toutefois, des citoyens ont invoqué des moyens en justice à l'encontre de ces décisions, moyens qui ont été acceptés. Pour réconcilier ces deux approches, le pouvoir exécutif se voit dicter des critères clairs et vérifiables, scientifiquement et <b>subjectivement</b> , garantissant de manière maximale les droits de la population. Le pouvoir judiciaire ou le Conseil d'Etat peut alors contrôler de manière sereine l'activité du pouvoir exécutif, sur la base des critères énoncés par le pouvoir législatif, censés garantir le respect des droits subjectifs de la population	Lapsus révélateur, tant la version française que néerlandaises que cette volonté de recourir à critères clairs et vérifiables, scientifiquement et <b>subjectivement</b> ,
	Cette loi doit restaurer la stabilité et la sécurité juridique des procédures et par-là offrir une meilleure garantie pour un équilibre durable entre les avantages sociaux et économiques du trafic aérien pour les entreprises et les inconvénients pour la santé des riverains.	
	La sécurité du trafic aérien dans un espace aérien intensément utilisé comme le trafic belge n'est garanti	Effectivement, il est heureux que les pilotes soient bien entraînés pour éviter des accidents parce qu'ils doivent

<sup>4</sup><http://tropdebruit.joueb.com/news/168.shtml>

	<p>que par le respect des règles, procédures et conventions nationales et internationales. Les contrôleurs aériens et les pilotes sont extrêmement entraînés à appliquer régulièrement ces règles, procédures et conventions. Grâce à cela, 2004 a été l'une des années les plus sûres de l'histoire du contrôle aérien belge. La fréquence des modifications successives des procédures de vol risque toutefois de porter atteinte à la routine et par conséquent, peut-être aussi aux marges de sécurité. Cette loi doit offrir la stabilité nécessaire aux opérations actuelles et fixe une procédure pour les modifications à venir des procédures de vol.</p>	<p>suivre des règles « contre-natures ».<sup>5</sup>  Il est heureux qu'ils aient les bons réflexes quand on les oblige, dans de mauvaises conditions météo à utiliser une piste mal équipée...( ce qui les conduit à faire un petit crochet par Oostende).  Pour assurer la sécurité, il faut en effet une stabilité des règles mais rien n'oblige à la dispersion et encore moins utiliser des pistes mal adaptées.</p>
	<p>De plus, les nombreux commentaires, annonces et opinions souvent contradictoires en matière de procédures de vol ont mené à une forme de désinformation quant aux procédures de vol et à l'impact du bruit sur la santé qu'elles créent. Il y a une impression qui règne visant à dire que les décisions en matière de procédures de vol sont prises arbitrairement, sans respect pour les règles de sécurité et pour les considérations quant à la capacité et à l'impact sur la santé. Le sentiment d'insécurité et de disproportionnalité dans l'impact des procédures de vol sape la confiance dans la politique menée. Cette loi établit une procédure qui garantit la consultation et la transparence face aux différents critères auxquels les procédures doivent être confrontées. De plus, cette loi</p>	<p>Pourtant, il nous est revenu que de nombreuses décisions sont d'ordre politique en dehors de considération pour la sécurité ou la santé publique. La route « Chabert » avait été en son temps un exemple. Le plan de dispersion de Mr Anciaux en est encore un exemple plus marquant de défense de l'intérêt « personnel ».  Toute cette affaire n'a jamais été un modèle de transparence :  un site de promotion <a href="http://www.plandedispersion.be">www.plandedispersion.be</a> dont les cartes ne correspondent pas à ce qui est vécu sur le terrain, des informations parcellaires (<b>particulièrement pour les habitants du Brabant wallon</b>),<sup>6</sup> des campagnes de presse orchestrées...  Qui donc est responsable de la désinformation ?</p>

<sup>5</sup> Voir l'étude de l'association internationale des pilotes  
<http://brainstarting.net/tropdebruit/06SAB002IFALPABeCASafetyBulletinEBBRnoiseplan.pdf>

<sup>6</sup> Les cartes transmises par BIAC ne reprennent jamais le Brabant wallon.  
<http://tropdebruit.joueb.com/> [tropdebruit@hotmail.com](mailto:tropdebruit@hotmail.com)

	<p>met en place une commission consultative qui doit garantir des informations correctes aux hommes politiques, en toute transparence. Une autorité de contrôle doit vérifier le respect des procédures de vol.</p>	<p>Par ailleurs, des études indépendantes, comme celle de l'université de Gand démontrant les effets négatifs des vols de nuit n'ont pas semblé émouvoir les politiques en charge du dossier.</p> <p>L'alibi d'une commission consultative pourra-t-il restaurer la confiance ? L'autorité de contrôle sera-t-elle réellement indépendante ?</p>
	<p>Un aéroport engendre beaucoup d'avantages économiques et sociaux. L'aéroport de Bruxelles-National représente, après évaluation, 1,5% du PNB belge, soit 3,88 milliard d'euros (étude Sleuwagen KUL, ULB, Vlerick septembre 2003). L'aéroport est essentiel au développement économique du Vlaamse Ruit et de la Région de Bruxelles-Capitale, qui abrite plusieurs autorités et quartiers généraux nationaux et internationaux. L'exploitation durable de l'aéroport n'est possible qu'à condition d'un équilibre stable entre l'exploitation économique et l'impact sur la santé des nuisances sonores pour les riverains.</p>	<p>Une question importante est celle de la poule et de l'œuf ? En d'autres termes, l'établissement de toutes ces instances internationales à Bruxelles ont-elles été liées à l'existence d'un aéroport tel que Zaventem ? Un aéroport « urbain » assurant un trafic « minimum » est amplement suffisant pour ces institutions. Il ne leur est pas nécessaire d'avoir à proximité un aéroport de fret ou assurant des vols charters. A notre sens, Zaventem profite plus de Bruxelles que l'inverse.<sup>7</sup> Le fait que la Flandre profite économiquement de la présence de l'aéroport ne fait par ailleurs aucun doute et qu'elle tienne à conserver ce pôle de développement ne fait pas plus de doute. Les investissements du «Diabolo » en sont une preuve.<sup>8</sup> (De là, d'aucuns disent que si cela est tellement</p>

<sup>7</sup> Ce qui ressortissait d'une réponse du Ministre Landuyt à Mme Thyssen (question parlementaire dont nous n'avons pas retrouvé les références exactes)

<sup>8</sup> Quant à savoir si ces investissements sont pertinents, nous vous renvoyons e.a. <http://tropdebruit.joueb.com/news/707.shtml>

		important pour la Flandre, pourquoi ne prennent-ils pas la plus grosse part des survols à leur compte.)
	La loi crée un cadre juridique à l'élaboration des procédures de vol, qui constitue l'exercice de la compétence fédérale en matière de circulation aérienne. Elle limite la marge d'appréciation du pouvoir exécutif afin de lui imposer de prendre ses décisions après un long processus de maturation. Ce processus permet une prise de décision basée sur des études scientifiques, des avis d'experts et d'une enquête publique. Les procédures de vol acquièrent par-là une plus grande stabilité garantissant la sécurité de l'espace aérien belge et des zones survolées, ainsi qu'une plus grande sécurité juridique. De même, le cadre offert permet un développement économique durable des aéroports, dans le respect de la santé de la population et de la protection d'un environnement sain, tel qu'énoncé dans les articles 23 de la Constitution et 8 de la Convention européenne des droits de l'homme.	Il est amusant de vouloir redonner une stabilité par une loi à quelque chose que le politique a lui-même déstabilisé, surtout, comme on le voit dans le corps de la loi en fondant cette stabilité sur le principe faussement juste de la « répartition équitable » et sur des routes contestées.
<b>ALBERT II, ROI DES BELGES,</b> <b>A tous, présents et à venir,</b> <b>SALUT.</b> Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil, <b>NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :</b>		
Notre Ministre de la Mobilité est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit :		
<b>Article premier.</b> La présente loi régit une matière visée à l'article 78 de la Constitution.	<b>Article premier.</b> Cet article n'appelle pas de commentaires.	

<b>CHAPITRE I. Objectifs et définitions</b>	<b>CHAPITRE I. Objectifs et définitions</b>	
	Ce chapitre énonce les objectifs poursuivis par la loi et définit les notions contenues dans la loi.	
<b>Art. 2.</b> Les procédures de vol relatives aux aéroports sont établies, conformément à la présente loi. Elles visent l'utilisation sûre, stable et durable de l'espace aérien, tout en tenant compte de la sécurité, de la capacité et de la santé de la population.	<b>Art. 2.</b> Cet article détermine l'objectif de la loi.	Nous présumons qu'il s'agit des mouvements de jour comme de nuit.
<b>Art. 3.</b> Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par :	<b>Art. 3.</b> Cet article définit une série de notions. Dans ces définitions figure celle relative à la notion d'aéroport dont il est question dans la loi. Ainsi, le champ d'application de la loi est limité aux aéroports qui comptent plus de 50.000 mouvements d'aéronefs civils d'une masse égale ou supérieure à 34.000 Kilogrammes au décollage. Cette limitation est fondée sur la définition de l'aéroport contenue dans la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.  Dans la situation actuelle, seul l'aéroport de Bruxelles-National est visé.	En effet, à l'heure actuelle, seul Zaventem est concerné. Pourtant, au vu du développement des <b>aéroports wallons</b> , cette loi les concernera certainement un jour et les principes qui y sont défendus vont à l'encontre de la politique menée par la Région wallonne. Aussi imparfaits en soient les résultats, cette politique de concentration et d'isolation/expropriation démontre une prise de responsabilité de la région
1° <b>DGTA</b> : Direction générale du transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports ;		
2° <b>Service du contrôle de la circulation aérienne</b> : service assuré dans le but, d'une part, d'empêcher les abordages ou collision entre aéronefs et les collisions,		Nous présumons qu'il s'agit de Belgocontrol.

sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles et, d'autre part, d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne. Le service du contrôle de la circulation aérienne comprend le contrôle régional, le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome ;		
<b>3° Autorité de surveillance nationale</b> (National Supervisory Authority): l'autorité de surveillance nationale visée à l'article 4 du règlement 549/2004/CE fixant le cadre pour la réalisation d'un ciel européen unique et qui a été désignée par le Roi au sein du SPF Mobilité et transports ;		Tel que cela est défini là, il ne semble pas que cela soit un organisme indépendant mais un service du SPF Mobilité et transports. Si cette loi devait un jour s'appliquer aux aéroports wallons, quel serait son rôle vis à vis de l'ACNAW (Autorité de Contrôle des Nuisances des Aéroports Wallons) ?
<b>4° EUROCONTROL</b> : l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne établie par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960 à Bruxelles et ratifiée par la loi du 12 mars 1962, comme modifiée par le protocole de Bruxelles du 12 février 1981, ratifié par la loi du 16 novembre 1984 ;		
<b>5° Convention de Chicago</b> : la Convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago et ratifiée par la loi du 30 avril 1974 ;		
<b>6° mouvements coordonnés</b> : les mouvements successifs des aéronefs pour les vols de ligne et les vols charter ;		
<b>7° créneau horaire</b> : autorisation donnée par un aéroport ou son coordonnateur d'utiliser à une date et une heure déterminées l'ensemble de l'infrastructure aéroportuaire nécessaire à la mise en oeuvre d'un service aérien dans un aéroport (coordonné) en vue de décoller		

ou atterrir ;		
<p><b>8° quota de bruit individuel</b> : le calcul de la quantité de bruit par mouvement (BM) avec une précision de une décimale calculée comme suit :</p> <p><math>BM = 10^{[(G - 85)/10]}</math>. La variable <math>G =</math></p> <p>1° pour chaque atterrissage : le niveau de bruit certifié en EPNdB d'un avion par sa masse maximale d'atterrissage mesurée par le point mesure d'approche, min 9 EPNdB ;</p> <p>2° pour chaque décollage : la moitié de la somme des niveaux de bruit certifié en EPNdB sur le point de mesure et sur le point de mesure au-dessus duquel les conséquences sont mesurées par le décollage par le poids maximal de décollage, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de la convention de Chicago ;</p>		
<b>9° quota de bruit total</b> : la somme des quotas de bruit individuels ;		
<b>10° I.A.T.A.</b> : « International Air Transport Association », association de droit canadien, dont le siège est à Montréal ;		
<b>11° Saisons I.A.T.A.</b> : saisons hivernale et estivale telles que définies par l'I.A.T.A. ;		
<b>12° contour isopsophonique</b> : isolignes ou lignes de charge sonore identique qui relient entre eux les points pour lesquels une même charge sonore est calculée;		<p>Calculée ou mesurée, la différence est notable.</p> <p><i>L'indice psophonique (du grec ancien "psophos" qui signifie bruit, fracas) est l'indice utilisé en France pour quantifier l'exposition au bruit autour des aéroports. Voir par exemple <a href="http://ufcna.com/mesurebruit.html">http://ufcna.com/mesurebruit.html</a></i></p>
<b>13° contour de fréquence</b> : isotopes qui relient les points où le niveau de pression sonore calculé dépasse		<p>Ne s'agirait-il pas de dépassement ?</p> <p>Quelle valeur moyenne ?</p>

<p>une valeur moyenne déterminée le même nombre de fois par jour.</p>		<p>Comment est prise en compte l'émergence, particulièrement utile le jour ?  Comment est prise en compte la fréquence ?</p> <p>L'utilisation du terme « isotope » est-elle judicieuse ?  <i>Isotope: Des isotopes sont des atomes d'un même élément, le noyau de l'atome possédant une structure différente (un nombre différent de neutrons). Presque tous les éléments - également dans la nature - possèdent des isotopes.</i></p>
<p><b>14° NOTAM</b> : avis de Belgocontrol diffusé par télécommunication, donnant sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.</p>		<p>Ces publications devraient être accessibles au public gratuitement.</p>
<p><b>15° Publication d'information aéronautiques (AIP)</b> : publication officielle, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne;</p>		<p>Ces publications devraient être accessibles au public gratuitement.</p>
<p><b>16° Procédure de vol</b> : procédure propre au trafic aérien local, à la sélection des pistes en usage, aux routes standards de départ et d'arrivée et aux procédures d'exploitation à moindre bruit ;</p>		
<p><b>17° Exigences de sécurité</b> : ensemble de la réglementation belge et internationale relative à la sécurité de la circulation aérienne (normes Eurocontrol, convention de Chicago, etc.) ;</p>		
<p><b>18° Ministre</b> : le Ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions</p>		

19° <b>Nuit</b> : la période entre 23 :00 et 05 :59.		Pour se conformer aux « règles européennes », une période nocturne de 23.00 à 07.00 serait plus judicieuse.
20° <b>Partie de la nuit</b> : la période entre 23 :00 et 02:59 ou 03:00 et 05:59.		
21° <b>Aéroport</b> : un aéroport civil situé sur le territoire belge dont le trafic excède 50.000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire (un mouvement étant un décollage ou un atterrissage), en tenant compte de la moyenne enregistrée au cours des 3 années calendaires précédant l'application des dispositions de la présente loi ;		Voir <a href="#">notre remarque supra</a> sur les aéroports wallons.
22° <b>Avion à réaction subsonique civil</b> : un avion dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34000 kilogrammes ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage ;		
23° <b>risque aux tiers</b> : risque constitué du risque individuel et du risque collectif ;		
24° <b>risque individuel</b> : probabilité pour une personne qui reste toute année au même endroit de mourir à cause d'une chute d'avion ;		
25° <b>risque collectif</b> : probabilité de voir n personnes mourir en même temps d'une chute d'avion.		
26° <b>le nombre de personnes potentiellement fortement gênées</b> :: le nombre de personnes déterminées par la formule de Miedema suivante : % personnes fortement gênées = $-9.199 \times 10^{-5} (\text{LDEN} - 42)^3 + 3.932 \times 10^{-2} (\text{LDEN} - 42)^2 + 0.2939 (\text{LDEN} - 42)$		D'où surgit donc ce BIAC, oublié par on ne sait qui ?  Se focaliser uniquement sur les personnes fortement gênées, particulièrement dans un régime de dispersion, conduit à ignorer les personnes moyennement gênées,

<p><b>biac</b></p>		<p>subissant des nuisances nouvelles en aval. Il serait judicieux de considérer toutes les gênes et de prendre en compte les survols à partir de 45 dBa. En effet, avec des fréquences et des pics de bruit différents, on peut arriver à des Lden similaires.</p> <p>La question qui se pose est toujours de savoir, mieux vaut-il un seul avion particulièrement bruyant ou plusieurs avions moyennement bruyants ?</p>
<p><i>CHAPITRE II. Élaboration des procédures de vol</i></p>	<p><i>CHAPITRE II. Élaboration des procédures de vol</i></p>	
	<p>Ce chapitre décrit le processus d'élaboration d'une procédure de vol. Il distingue trois sections. La première est relative aux procédures de vol permanentes, la deuxième, aux procédures de vol temporaires et la troisième, aux dérogations possibles aux procédures de vol permanentes et temporaires.</p>	<p>Il est d'ores et déjà important de souligner que rien ne semble préciser jusqu'à quelle distance ces procédures de vols doivent être établies selon les règles ci-après énoncées.</p> <p>Ainsi, actuellement, certaines zones du Brabant wallon et du Brabant flamand qui leur sont limitrophes ne connaissent pas de nuit sans survol, ce qui n'est pas le cas de communes du Noordrand.</p> <p>Il est donc impératif de tenir compte de cela, sans cela le sacro-saint principe de répartition « équitable » ne tient plus debout.</p>
<p><b>Section 1. Procédures de vol permanentes</b></p>	<p><b>Section 1. Procédures de vol permanentes</b></p>	
<p><b>Sous-section 1. Adoption et modification des procédures de vol permanentes</b></p>	<p><b>Sous-section 1. Adoption et modification des procédures de vol permanentes</b></p>	
<p><b>Art. 4. § 1<sup>er</sup>.</b> Le Roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres peut adopter les procédures de vol permanentes après le processus d'élaboration décrit dans cette section.</p>	<p><b>Art. 4.</b> Cette disposition prévoit qu'il appartient au Roi de fixer les procédures de vol permanentes, par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Cet arrêté sera soumis à la concertation avec les Régions conformément aux prescrits de la loi spéciale de</p>	

	réforme institutionnelle.  L'adoption d'une procédure de vol permanente fait l'objet d'un processus détaillé décrit dans la présente section.	
§ 2. Les procédures de vol permanentes sont publiées au Moniteur belge et dans l'A.I.P.		
<b>Art. 5.</b> Une procédure de vol permanente ne peut être modifiée que par une nouvelle procédure de vol permanente ou être suspendue par une procédure de vol temporaire.	<b>Art. 5.</b> Cet article énonce le principe selon lequel une procédure de vol permanente, une fois adoptée, ne peut être modifiée par le pouvoir exécutif pour des raisons de circonstances. Des modifications ne peuvent avoir lieu qu'en respectant à nouveau tout le processus détaillé d'adoption des procédures de vol permanentes.  Toutefois, pour des raisons qui sont exposées dans la section relative aux procédures de vol temporaires, la suspension d'une procédure de vol permanente pour une période limitée peut s'avérer nécessaire.	
<b>Sous-section 2. Processus d'élaboration des procédures de vol permanentes</b>	<b>Sous-section 2. Processus d'élaboration des procédures de vol permanentes</b>	
<b>Art. 6.</b> § 1 <sup>er</sup> . Le processus d'élaboration des procédures de vol permanentes est initié par le Ministre ou une des instances suivantes :	<b>Art. 6 et 7.</b> Ces articles énoncent les personnes et les instances qui, en raison de leur qualité, peuvent officiellement initier le processus d'élaboration d'une procédure de vol permanente. Ces instances ont toute une responsabilité professionnelle en matière de sécurité, de gestion de l'espace aérien et d'exploitation équilibrée des aéroports. La particularité reconnue à ces instances, est qu'elles ont le droit de recevoir une décision motivée de la part du Ministre quant au lancement de l'élaboration d'une procédure de vol permanente ou non.	
1° Le prestataire de services du contrôle de la		Nous présumons que l'on entend par là actuellement

circulation aérienne ;		Belgocontrol.
2° La personne morale qui gère un aéroport, entrant dans le champ d'application de la présente loi, dans la mesure où les procédures de vol sont uniquement applicables aux aéroports qu'ils gèrent ;		Nous présumons que l'on entend par là actuellement BIAC.
3° Les présidents des commissions consultatives respectives visées aux articles 33 et suivants pour les procédures de vol dans la mesure où il s'agit de procédures de vol uniquement applicables à l'aéroport pour lequel la commission consultative est compétente.		
§ 2. Ces instances transmettent leur demande au Ministre par pli recommandé.		
<b>Art. 7.</b> Le ministre informe les instances visées à l'article précédent de sa décision circonstanciée d'élaborer ou modifier ou non la procédure de vol permanente.		Cet article permet-il au Ministre de classer sans suite, même « circonstancieusement », une demande d'élaboration ou de modification ?
<b>Art. 8.</b> § 1 <sup>er</sup> . Le Ministre envoie la proposition de procédure de vol permanente au prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne, qui rend une étude de sécurité vérifiant, dans le cadre de ses compétences, le respect du critère visé à <a href="#">l'article 15</a> .	<b>Art. 8.</b> § 1 <sup>er</sup> . Une procédure de vol permanente doit répondre à trois critères décrits dans le chapitre III. Ces critères sont la sécurité, la capacité et la santé. Cet article décrit la première étape du processus d'élaboration d'une procédure de vol, constituée de la vérification scientifique du respect de ces critères.	Peuvent-elles faire l'objet d'études indépendantes telles celles effectuées par l'AAC ? <sup>9</sup>

<sup>9</sup> Une étude commandée par la BIAC auprès du bureau international et réputé Airport Aviation Consultancy, conteste la sécurité de l'utilisation de la piste 02/20 dans le plan Anciaux. La BIAC, l'ex-Ministre de la Mobilité Anciaux, et le nouveau, Landuyt, disposaient de cette étude depuis mai 2004 et n'ont consciemment pas tenu compte de ses très sévères conclusions quant à la sécurité de l'utilisation des pistes 02/20. Le contenu de cette étude établit que tant les décollages de la piste 20 que les atterrissages de la piste 02 ne devraient être autorisés que dans des circonstances météorologiques exceptionnelles, c'est-à-dire lors des forts vents du Nord et du Nord-Est pour les atterrissages via la piste 02 ou par fort vent du Sud pour les décollages via la piste 20 et ceci du au caractère dangereux de cette piste : elle est courte, en pente et de surcroît équipée d'un système ILS moins performant. (sources diverses)

	<p>La première étape du processus d'élaboration d'une procédure de vol permanente est également séquencée.</p> <p>En premier lieu, il ne peut y avoir de procédure de vol qui ne réponde pas aux exigences de sécurité, telles que définies dans l'article 3.</p> <p>Le prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne s'est vu imposer certaines obligations par les réglementations européennes relatives à la gestion du trafic aérien (ATM - <i>Air Traffic Management</i>). A ce titre, il doit notamment veiller à ce que les modifications apportées au système ATM soient évaluées sous l'angle de leurs conséquences sur le plan de la sécurité et à ce que les fonctions du système ATM soient classées selon leur niveau de criticité. Il doit ainsi s'assurer que son système de contrôle du trafic aérien garantit la sécurité de la navigation. Dans ce cadre, le prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne doit étudier la procédure de vol proposée afin de confirmer ou infirmer sa faisabilité en terme de sécurité de la navigation aérienne (tant au sol que dans l'air), eu égard aux obligations, notamment les ESARR, auxquelles il doit répondre. Les ESARR (<i>Eurocontrol Safety Regulatory Requirement</i>) sont des exigences réglementaires de sécurité EUROCONTROL</p>	
<p>§ 2. L'étude est complétée, notamment en ce qui concerne le risque aux tiers, et validée par la DGTA, et remise au Ministre et aux autres instances visées à l'article 6 dans les soixante jours qui suivent l'envoi de la proposition conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>.</p>	<p>§ 2. Les aspects de sécurité ne se limitent pas au maintien d'espacements suffisants entre les aéronefs ainsi qu'entre les aéronefs et les obstacles au sol pour éviter les collisions. Ils concernent également le risque au tiers, tel que défini à l'article 3. Ce risque éventuel est</p>	<p>Ne serait-ce pas le rôle d'un organisme indépendant de vérifier cela ?</p>

	évalué par la DGTA, qui vérifie également que l'étude fournie par le prestataire de contrôle de la circulation aérienne permet effectivement à ce dernier de remplir ses obligations de gestion en toute sécurité. Cette étude est communiquée à toutes les instances visées à l'article 4.	
§ 3. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est négative, la procédure est arrêtée d'office.	§ 3. Le critère de sécurité est le critère prioritaire. Par conséquent, si la procédure de vol proposée ne passe pas le test de ce critère, elle est abandonnée d'office.	
§ 4. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive, une étude de capacité est réalisée, à la diligence du Ministre, conjointement par l'exploitant aéroportuaire concerné et le prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne. <b>Cette étude vérifie le respect du critère visé à l'article 16.</b>	§ 4. Si ce test aboutit à un résultat positif, un deuxième test est réalisé. Celui de la capacité. L'exploitant de l'aéroport effectue une étude de capacité, avec le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne. Ces deux entités possèdent ensemble les informations permettant d'examiner le respect du deuxième critère.	Nous vous renvoyons à l'appréciation que nous faisons <a href="#">de l'article 16.</a>
§ 5. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive, le demandeur fait effectuer, à ses frais, les études complémentaires suivantes :  1° une étude d'impact sur la santé, établie par des experts indépendants.;  2° une étude d'impact sur l'environnement qui examine l'application des réglementations en vigueur.  Ces études vérifient le respect du critère visé aux articles 17 à 28.  Le Roi détermine le contenu de ces études dans un	§ 5. En troisième lieu, le respect du critère de santé fait l'objet de deux études, aux frais de la personne ayant initié le processus d'élaboration de la procédure de vol. La première étude concerne la santé au sens strict du terme. Ainsi l'impact sur la santé de la procédure de vol proposée est étudiée au regard de la pollution sonore et atmosphérique qu'elle pourrait avoir. La seconde concerne la santé au sens large du terme. Ainsi, le respect par la procédure de vol proposée des réglementations adoptées dans le cadre de la protection d'un environnement sain est étudiée. Ces réglementations relèvent largement de la compétence des autorités régionales. Il n'y a donc pas lieu dans une loi ordinaire, adoptée par l'autorité fédérale, de développer ce point.	Qui aura donc envie de financer ces études ? Des personnes habilitées à lancer cette procédure (voir <a href="#">Article 6</a> ), aucune n'auront de réels intérêts à se lancer dans l'aventure, soit par manque d'intérêt, soit par manque de budget. <sup>10</sup>  Par ailleurs, refiler « la patate chaude » aux entités fédérées n'est pas très correct. A moins de faire tout (discrètement), pour que les normes des entités fédérées soient les moins strictes possibles.  Selon nous, toute expansion aboutissant à la création de nouvelles routes et influençant les ZAT d'autres

<sup>10</sup> Ainsi le budget des commissions consultatives n'est pas déterminé.

<p>arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.</p>	<p>Le législateur donne seulement comme tâche au pouvoir exécutif d'examiner, grâce à cette étude, si la politique menée par les entités fédérées en matière d'environnement est respectée par la procédure de vol envisagée.</p> <p>Il est prévu que le contenu de ces études est déterminé par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Cet arrêté fera l'objet d'une concertation avec les Régions. Il prévoira que l'étude comprend notamment :</p>	<p>régions ne peut se faire sans concertation avec les régions incriminées et avec l'aide de l'organisme de contrôle national.</p> <p>Par ailleurs, il serait judicieux de déjà déterminer avec plus de précisions le contenu des études.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une simulation des contours isopsoniques définis dans le cadastre des bruits, en ce compris une évaluation du nombre de personnes potentiellement gênées par le bruit des avions;</li> <li>• Une motivation de la mesure par laquelle il a été satisfait au critère de santé sur la base d'une comparaison entre la simulation de cadastre de bruit prévue au point précédent et le cadastre de bruit de l'année 2004 ainsi que celui de l'année qui précède l'année de l'étude, si celle-ci est différente de 2004;</li> <li>• Une évaluation de l'impact négatif des émissions sonores et de gaz sur la santé de la population. Cette évaluation examine spécifiquement s'il existe un risque que la procédure de vol envisagée conduise à une modification substantielle de la retombée d'émissions provenant du trafic aérien, en tenant compte de la proportion de l'impact des émissions du trafic aérien par rapport à l'impact total des émissions</li> </ul>	<p>Ces études devront prendre comme référence le cadastre du bruit de 2004 alors qu'il semble (presque) unanimement décrié.</p> <p>La lecture des motifs nous donne à penser que le respect des différents critères imposera de facto un statu quo.</p> <p>Le troisième point des commentaires nous semble particulièrement sujet à caution.</p> <p>Par exemple : Est-ce que sur base quota X, les zones qui n'ont pas atteint ce quota peuvent être plus survolées... en d'autres termes, les zones « libres » de pollution ... Ou est-ce si le trafic routier augmente dans une zone (par ex. à cause de l'aéroport), le transport aérien peut augmenter dans la même proportion...</p>

	d'autres sources.	Nous sommes perplexes.
§ 6. Les études visées aux paragraphes 4 et 5 sont remises au Ministre et aux instances visées à l'article 6 dans les 90 jours qui suivent la réception de l'étude de sécurité ou de sa copie.	§ 6. Ce paragraphe prévoit la communication des études vérifiant les critères de capacité et de santé à toutes les instances visées à l'article 4.	
<b>Art. 9.</b> Les instances visées à l'article 6 envoient au Ministre, dans les 30 jours suivant la réception des études de capacité, de santé et d'environnement leurs avis respectifs sur les procédures de vol permanentes proposées.	<b>Art. 9.</b> Cet article prévoit une deuxième étape dans le processus d'élaboration d'une procédure de vol. Les instances visées à l'article 4 émettent leur avis, sur la base des études menées, quant à la procédure de vol envisagée. A ce stade, une concertation entre l'autorité fédérale et les autorités régionales pourraient avoir lieu notamment pour analyser ensemble les résultats des études menées sur la base du critère de santé. Le cadre de cette concertation pourrait être fixé dans un accord	Rien ne semble obliger à la concertation avec les entités fédérées.

	de coopération entre les différentes entités concernées.	
<b>Art. 10.</b> Le ministre organise dans les 15 jours suivant la réception de tous les avis visés dans l'article précédent, une enquête publique relative à la procédure de vol permanente proposée qui dure 60 jours. Le Roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, fixe les modalités relatives à l'enquête publique.	<b>Art. 10.</b> Cet article est consacré à la troisième étape dans le processus d'élaboration d'une procédure de vol. Cette étape est caractérisée par une enquête publique. Les modalités de cette enquête sont fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Parmi ces modalités, devront notamment être déterminées les personnes qui devront être consultées. Cette étape permet au pouvoir exécutif, à côté des études scientifiques, de mieux apprécier la perception de la population. Cette étape est le complément nécessaire aux études car il peut exister une différence entre ce qui est scientifiquement établi et ce qui est subjectivement ressenti. Cette étape permet de susciter une acceptation de la prise d'une décision et par là, d'atteindre un des buts recherchés par la loi, à savoir, la stabilité et la sécurité juridique.	Qui sera consulté ? De quelle nature sera la consultation ? <sup>11</sup> Que fera-t-on des résultats ?  Il est nécessaire d'avoir un peu plus de précision dans la loi.
<b>Art. 11.</b> Dans les 60 jours après le délai prévu pour l'enquête publique, le processus d'élaboration de la procédure de vol permanente est achevé.	<b>Art. 11.</b> Cet article clôture le processus d'élaboration des procédures de vol permanentes.	
<b>Art. 12.</b> La proposition de procédure de vol peut être amendée lors du processus d'élaboration, afin de tenir compte des études, avis et résultats de l'enquête publique, moyennant le respect de l'article 8 §§ 1 et 2.	<b>Art. 12.</b> Cette disposition consacre la possibilité d'amender la proposition de procédure de vol après chaque étape de ce processus. Elle est indispensable afin que les résultats de chacune des étapes ne restent pas lettre morte. Un amendement à une proposition, formulé suite à une des trois étapes, n'est pas considéré comme une nouvelle proposition devant respecter l'entière du processus d'élaboration. Un amendement ne doit faire l'objet que du test de sécurité, avant de pouvoir	

<sup>11</sup> En espérant au moins qu'elles soient plus claires que la consultation actuellement menée pour le plan START.

	poursuivre le processus entamé.	
<b>Section 2. Procédures de vol temporaires</b>	<b>Section 2. Procédures de vol temporaires</b>	
<p><b>Art. 13. § 1<sup>er</sup>.</b> Les procédures de vol temporaires sont établies en vue de régler des situations particulières, des évènements ponctuels ou suite à une analyse de sécurité post-implémentation conformément aux exigences de sécurité.</p> <p>Les procédures de vol temporaires sont limitées à l'évènement qui a conduit à leur établissement.</p> <p>§ 2. Les procédures de vol temporaires sont arrêtées par l'Autorité de surveillance nationale sur avis du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne. Elles peuvent ne pas tenir compte des critères de capacité et de santé décrits dans le chapitre III.</p>	<p><b>Art. 13. § 1<sup>er</sup>.</b> Cet article expose les caractéristiques d'une procédure de vol temporaire. Etant donné sa nature exceptionnelle, la procédure de vol temporaire est limitée dans le temps à l'évènement qui a créé le besoin de l'adopter. Par évènements ponctuels, il faut comprendre par exemple l'arrivée d'un chef d'Etat, une manifestation particulière, etc. Les situations particulières correspondent à des cas où la mise en branle du long processus d'élaboration d'une procédure de vol permanente ne peut avoir lieu en raison de ses conséquences à court terme, une solution immédiate s'imposant (comme par exemple la réalisation de travaux). <b>De même, une procédure de vol temporaire doit pouvoir être rectifiée suite à des développements de la réglementation de sécurité.</b></p> <p>§ 2. Ce paragraphe détermine l'autorité compétente pour adopter ces procédures de vol temporaires.</p> <p>Eu égard à leur nature exceptionnelle, ces procédures ne doivent pas nécessairement répondre aux critères de capacité et de santé, qui nécessitent des études élaborées. Les procédures de vol temporaires ne sont expressément soumises qu'au critère de sécurité. Celles-ci ne doivent pas faire l'objet d'une étude de sécurité à l'instar des procédures de vol permanentes dans la mesure où cette étude est validée par l'autorité qui adopte les procédures de vol temporaires. Le contrôle de la sécurité fait partie de ses missions, il n'y a dès lors</p>	<p>Le temporaire ayant parfois un caractère définitif, il serait bon de préciser dans la mesure du possible un délai ou les types d'évènements.</p> <p>A noter : dans l'exposé des motifs repris ci-contre, les phrases en gras ne correspondent à la version néerlandaise. Nous présumons que nous devons lire : <b>De même, une procédure de vol temporaire doit pouvoir être établie suite à des développements de la réglementation de sécurité</b></p>

	pas lieu de formaliser la vérification du respect de ce critère.	
<p>§ 3. Les procédures de vol temporaires sont établies à l'initiative de l'Autorité de surveillance nationale ou sur proposition du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne ou de la personne morale qui gère un aéroport.</p> <p>§ 4. Les procédures de vol temporaires sont publiées par voie de NOTAM.</p>	<p>§ 3. Ce paragraphe prévoit les instances à l'initiative desquelles une procédure de vol temporaire peut être adoptée.</p> <p>§ 4. Ce paragraphe règle la communication de ces procédures.</p>	
<b>Section 3. Dérogations aux procédures de vol</b>	<b>Section 3. Dérogations aux procédures de vol</b>	
<b>Art. 14.</b> Dans l'exécution de ses missions, le service de contrôle de la circulation aérienne peut toujours déroger aux procédures de vol pour des raisons de sécurité.	<b>Art. 14.</b> S'il est souhaitable d'instaurer une stabilité des procédures de vol, il est également souhaitable de pouvoir y déroger à tout moment lorsque la sécurité le requiert. Les raisons de sécurité peuvent être extrêmement variées et ponctuelles. Il peut par exemple s'agir de la présence d'obstacles (oiseaux, etc.) sur une piste, ou de conditions météorologiques défavorables.	Qui contrôlera le bien fondé de ces dérogations ?
<b>CHAPITRE III. Critères pour l'élaboration de procédures de vol.</b>	<b>CHAPITRE III. Critères pour l'élaboration de procédures de vol.</b>	
	<p>Ce chapitre décrit les critères qui doivent être pris en considération lors de l'élaboration des procédures de vol.</p> <p>Une hiérarchie régit les critères. Ainsi, le critère de sécurité est le critère suprême. Les critères de capacité et de santé ne s'appliquent dès lors que dans la mesure où ils ne portent pas préjudice au critère de sécurité.</p>	

	Pendant le jour, le critère de santé s'applique dans le respect du critère de capacité. Pour la nuit, le critère de santé peut reprendre le dessus sur le critère de capacité.	
<b>Section 1. Sécurité des procédures de vol.</b>	<b>Section 1. Sécurité des procédures de vol.</b>	
<b>Art. 15.</b> Les procédures de vols sont élaborées dans le respect des exigences de sécurité.	<b>Art. 15.</b> Cet article prévoit que les procédures de vol doivent être élaborées dans le respect des exigences de sécurité, telles que définies dans l'article 3.	
<b>Section 2. Capacité</b>	<b>Section 2. Capacité</b>	
<b>Art. 16 § 1<sup>er</sup>.</b> Sans préjudice de l'article 15, les procédures de vols sont élaborées afin de permettre d'atteindre le nombre maximal de mouvements coordonnés par heure.	<b>Art. 16.</b> Cet article détermine le critère général de capacité. A l'exception des raisons de sécurité et des dispositions dans les deux paragraphes suivants, les procédures de vol doivent permettre de réaliser le nombre maximum de mouvements coordonnés. Ce nombre maximum est convenu avec le fournisseur de service du trafic aérien, Belgocontrol, dans le contrat de gestion et avec l'exploitant de l'aéroport, BIAC, dans la licence d'exploitation.	<b>On dévoile ici le but réel de la loi : protéger la capacité de développement de l'aéroport. Le critère de capacité vient avant les critères de santé publique ou environnementaux.</b>
§2. Par dérogation au § 1 <sup>er</sup> , une procédure de vol ou une combinaison de procédures de vol pendant les heures creuses, peut donner lieu à un certain nombre de mouvements coordonnés qui est inférieur au nombre maximal de mouvements coordonnés sans toutefois être inférieur au nombre de créneaux horaires demandé.	Durant les heures creuses, des procédures de vol qui ne garantissent pas le nombre maximum de mouvements coordonnés peuvent être prévues. Les procédures de vol prévues de cette manière doivent toutefois permettre que le nombre de créneaux horaires demandés soit garanti. L'article n'implique donc aucune restriction d'exploitation mais prévoit simplement qu'à cause de la restriction des nuisances sonores et l'allègement pour les personnes potentiellement les plus touchées, l'on puisse utiliser une demande limitée de créneaux horaires durant les heures creuses pour prévoir les procédures de vol avec une capacité limitée.	L'utilité de ce paragraphe nous échappe. Pour certains, il s'agit de donner un blanc-seing à l'utilisation de la O20. Cela est possible dans la mesure où l'utilisation de la O20 entraîne une diminution de la capacité de l'aéroport. Comme la capacité maximale n'est pas requise pendant ces heures creuses, le recours à cette piste sera possible pour éviter l'usage des pistes habituelles. Nous présumons que l'heure creuse est une heure où le nombre de créneaux demandés est inférieure à la capacité maximale....
§3. Par dérogation au § 1 <sup>er</sup> , une procédure de vol ou une	Une capacité inférieure au nombre maximum de	On peut mais on n'est pas obligé.

<p>combinaison de procédures de vol pour les opérations de nuit peut donner lieu à un nombre de mouvements inférieur au maximum de mouvements coordonnés de manière à réduire l'effet des nuisances sonores sur la santé.</p>	<p>mouvements coordonnés peut également être prévue pendant la nuit. Contrairement au paragraphe précédent, des procédures de vol qui impliquent un nombre de mouvements coordonnés inférieur au nombre de mouvements coordonnés demandés, peuvent être prévues pendant la nuit pour des raisons d'impact plus important des nuisances sonores sur la santé. Dans ce cas, il est question d'une restriction d'exploitation qui, pour ce qui concerne Bruxelles-National, peut être introduite conformément à 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 transposant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.</p>	<p>S'il échète, de quelle manière sera déterminée ces procédures ?</p>
<p><b>Section 3. Santé</b></p>	<p><b>Section 3. Santé</b></p>	
<p><b>Art. 17.</b> Sous réserve de l'application des articles 15 et 16, les procédures de vols sont élaborées en limitant l'impact du trafic aérien sur la santé de la population.</p>	<p>Art. 17. Cet article précise que, dans les dispositions susmentionnées en matière de sécurité et de capacité, les procédures de vol sont ainsi élaborées que l'impact du trafic aérien sur la santé de la population est limité. Les articles de cette section indiquent ce qui doit être compris par la limitation de l'impact sur la santé de la population. Les critères de décision déterminés dans cette section n'établissent aucun droit ou norme en matière de santé ou de bruit.</p>	<p><b>Les critères de santé viennent donc après les critères économiques.</b>          Limiter l'impact du trafic aérien est simple, cela consiste à diminuer ce trafic.</p>

<p><b>Sous-section 1. Les effets sur la santé causés par les nuisances sonores</b></p>	<p><b>Sous-section 1. Les effets sur la santé causés par les nuisances sonores</b></p>	
<p><b>Art. 18.</b> Les effets sur la santé des nuisances sonores causées par les avions en survol sont limités par une diminution :</p> <p>1° du bruit à la source ;  2° de l'effet sonore ;  3° de la fréquence du nombre de vol.</p>	<p>Art.18. La première forme d'impact du trafic aérien sur la santé vient des nuisances sonores créées par les avions. L'impact des nuisances sonores sur la santé est analysé par l'OMS qui considère l'impact du bruit environnant sur la santé par perturbation du sommeil comme étant fonction de la limite de bruit, du niveau de bruit moyen, de la fréquence des événements sonores, de la différence entre la limite de bruit et le bruit de fond et de la fréquence des composants sonores. Sur la base de la loi spéciale de 1980, les autorités fédérales n'ont pas de compétence en matière de bruit. C'est pourquoi, dans le cadre du processus décisionnel en matière de procédures de vol, des critères sont définis qui évaluent les modifications des procédures de vol sur la base de la correction relative qu'elles apportent concernant l'impact sur la santé de la population et <b>la répartition équitable</b> que le gouvernement a adoptée à cet effet dans sa ligne politique.</p> <p>Dans cet article, l'impact des nuisances sonores sur la santé est limité par l'exercice de la compétence fédérale en matière de normes de production et en matière de fixation des procédures de vol et de l'impact sonore moyen et de la fréquence des mouvements de vol qui s'en suivent.</p>	<p>La répartition équitable reste le ressort. Quelle est le rapport entre la dispersion et l'équité ?  Une diminution relative des nuisances à certains endroits a entraîné une apparition des nuisances à d'autres endroits.</p> <p>Renvoyer la balle dans le camp des régions et dans le même temps faire pression sur certaine(s) d'entre elles pour un assouplissement des normes.</p> <p>Nous répétons ce que nous avons déjà énoncé supra. Il faut tenir compte :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. de tous les événements sonores (aériens)<sup>12</sup> ;</li> <li>2. de leur émergence par rapport au bruit ambiant ;</li> <li>3. de la fréquence de ces événements sonores.</li> </ol>
<p><b>Sous-section 1.1. Le bruit à la source</b></p>	<p><b><i>Sous-section 1.1. Le bruit à la source</i></b></p>	
<p><b>Art. 19.</b> Afin de limiter les effets sur la santé des</p>	<p>Art. 19. Cet article donne le pouvoir au roi d'imposer des</p>	<p>Jusqu'ou est-on prêt à aller ? S'aligner sur les règles de</p>

<sup>12</sup> Dans le cas du Brabant wallon, il peut s'agir de survols d'avions de Zaventem, de Gosselies, de Bierset et de Beauvechain (voire d'un trafic de transit).

<p>nuisances sonores dus à la circulation d'avions, le Roi peut fixer des limites à la production individuelle de bruit par avion, tant pour le quota de bruit individuel que pour le quota de bruit total par saison IATA.</p>	<p>limitations à la production sonore des avions individuels et à la production sonore globale qui naît de la somme de la production sonore des avions individuels. La limitation est définie par le biais de quota de bruit par avion et par saison de vol, comme précisé par l'IATA. Ces limitations doivent se faire conformément à 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 qui est une transposition de la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.</p>	<p>(grands) aéroports européens beaucoup plus stricts que nous ?  La pollution sonore est la première plainte des riverains d'aéroport. Diminuer le bruit à la source est la première des interventions et certainement une des plus efficaces.  Mais elle présente un risque économique que l'on n'est peut-être pas prêt à prendre.  De plus, une telle règle, sans un organisme indépendant pour vérifier et sanctionner, est TOTALEMENT inutile.</p>
<p><b>Sous-section 1.2. L'impact sonore</b></p>	<p><b><i>Sous-section 1.2. L'impact sonore</i></b></p>	
<p><b>Art. 20.</b> Les effets sur la santé des nuisances sonores sont restitués par un cadastre annuel des bruits. Ledit cadastre des bruits montre l'impact sonore causé par l'ensemble des procédures de vol.</p>	<p>Art. 20. Cet article précise que l'impact sonore doit être présenté par le biais d'un cadastre de bruit, comme prévu dans l'accord gouvernemental du 10 juillet 2003. Le cadastre de bruit doit montrer l'impact global du bruit de toutes les procédures de vol. De cette façon, on a une image globale de l'importance et de la localisation de l'impact sonore.</p>	<p>A tout le moins un cadastre du bruit basé sur un réseau de sonomètres, représentant le bruit réel et non pas une quelconque simulation.  Encore faudrait-il que ce réseau soit suffisamment étendu ?  Nous vous renvoyons à <a href="#">notre remarque supra</a></p>
<p><b>Art. 21.</b> Le cadastre de bruit est composé d'un ensemble de cartes présentant des contours isopsophiques et de fréquences ainsi que de tableaux indiquant le nombre de personnes concernées par commune et la surface concernée, comme défini dans l'annexe.</p>	<p>Art. 21. Cet article définit le contenu du cadastre de bruit. Le cadastre de bruit est composé d'une série de cartes avec les contours sonores et les contours de fréquence ainsi que des tableaux avec le nombre de personnes impliquées par commune et la surface concernée, comme défini à l'annexe. La définition à l'Annexe confirme les cadastres de bruit annuels pour Bruxelles-National et les élargit par des contours et périodes de bruit supplémentaires et des comparaisons</p>	<p><a href="#">Voyez nos remarques sur l'annexe.</a>  <a href="#">Voyez également nos remarques à l'art.18</a></p> <p>Quelles seront les communes concernées ?</p>

	supplémentaires avec le bruit mesuré.	
<b>Art. 22.</b> Le cadastre de bruit est établi par l'exploitant de l'aéroport ou toute autre autorité habilitée par ailleurs, conformément aux modalités figurant à l'annexe.	Art. 22. Cet article précise qui réalise le cadastre de bruit et comment celui-ci doit être préparé. L'objectif futur est de faire faire le cadastre de bruit par une autorité indépendante à laquelle participent tant les autorités fédérales que les autorités régionales concernées. Jusqu'à la création d'une telle autorité sur la base d'un accord de coopération, l'actuelle mise sur pied du cadastre de bruit est faite par l'exploitant de l'aéroport et le cadastre est validé par les autorités régionales. Les modalités, entre autres relatives à la méthode de calcul et à la comparaison des résultats mesurés, sont précisées à l'annexe.	Non par BIAC mais par une autorité nationale indépendante, garante de l'exactitude des chiffres. <sup>13</sup> Bien entendu l'intervention financière de BIAC est requise.
<b>Art. 23. § 1<sup>er</sup>.</b> L'instance responsable de l'établissement du cadastre de bruit présente annuellement, au plus tard le 31 mars suivant l'année pour laquelle le cadastre a été établi, le cadastre de bruit en question au Ministre et à la commission consultative visée aux articles 33 et suivants.	Art. 23. § 1 <sup>er</sup> . Cet article précise le moment où le cadastre annuel de bruit doit être transmis au Ministre et à la Commission consultative.	
<b>§ 2.</b> Le Roi valide par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres le cadastre de bruit, après avis de la commission consultative visée aux articles 33 et suivants, afin de vérifier si la méthode utilisée est conforme à celle décrite en annexe.  Le cadastre de bruit ainsi validé est publié.	§ 2. Cet article prévoit que le Conseil des Ministres vérifie si la méthode décrite dans l'annexe a bien été suivie pour établir le cadastre de bruit. Une concertation entre l'autorité fédérale et les autorités régionales auraient lieu notamment pour vérifier la cohérence de la méthode utilisée avec la politique menée par les Régions en matière environnementale avant la validation du cadastre. Le cadre de cette concertation pourrait être fixé dans un accord de coopération entre les différentes entités concernées.	Ces publications devraient être accessibles au public gratuitement.

<sup>13</sup> Cf sonomètre de Tervuren

<p><b>Art. 24. § 1<sup>er</sup>.</b> Les contours de bruit <math>L_{DEN}</math> de 70 dBa, 65 dBa, 60 dBa et 55 dBa sont déterminés, séparément pour les atterrissages et les décollages, sur la base de la composition de la flotte, du nombre de vols et des destinations, tels qu'ils existent au moment de l'établissement du cadastre de bruit.</p> <p>§ 2. Pour chaque contour, la distance de référence est déterminée pour chaque piste, définie comme la distance entre l'extrémité de la piste et le point sur le contour isopsophonique qui se trouve le plus loin de ladite piste. La distance de référence ne peut pas augmenter suite à une modification d'une procédure de vol.</p>	<p>Art. 24. Cet article définit la distance de référence utilisée pour évaluer l'élargissement des contours de bruit. Un standstill relatif est créé en ce sens que les nuisances ne peuvent pas s'étendre pour les personnes qui, au plus loin des pistes de l'aéroport, subissent certaines nuisances sonores. D'autre part, les nuisances peuvent s'étendre dans les régions qui subissent relativement peu de nuisances sonores. La distance est déterminée pour chaque piste afin de tenir compte de la spécificité des pistes et du fait que certaines pistes, à cause de leur localisation par rapport au vent dominant ou à la combinaison avec d'autres pistes, offrent une plus grande capacité et sont, par conséquent, utilisées de manière plus intensive. La distance de référence est déterminée par rapport aux contours <math>5L_{DEN}</math> calculés dans le cadastre de bruit. La distance de référence est calculée séparément pour les atterrissages et les décollages parce que la nature du mouvement diffère fortement, en ce sens que le mouvement d'atterrissage est nécessairement concentré dans la dernière phase d'approche. On tient compte de l'évolution de la composition de la flotte, du nombre de vols et des destinations au moment du calcul de la distance de référence. Comme critère, l'article précise que la distance de référence ne peut augmenter à cause d'une modification d'une procédure de vol. De cette façon, l'on tient compte du concept de répartition équitable présent dans l'accord gouvernemental et du principe d'égalité dans le cadre de circonstances spécifiques au moment de la modification d'une procédure de vol.</p>	<p>Se repose ici la référence faite au cadastre théorique de 2004, contesté dans ses résultats.<sup>14</sup></p> <p><b>Le second paragraphe consiste ni plus, ni moins à bétonner la situation actuelle de dispersion.</b></p> <p>Se baser sur des contours débutant à 55 dBa rend une mauvaise image de la situation réelle. Elle ne rendrait pas compte du nombre plus important des personnes touchées par le plan de dispersion.</p> <p><a href="#">Voyez également nos remarques à l'art.18</a></p>
--	--	--

<sup>14</sup> A titre d'exemple : <http://tropdebruit.joueb.com/news/870.shtml>  
<http://tropdebruit.joueb.com/> [tropdebruit@hotmail.com](mailto:tropdebruit@hotmail.com)

<p><b>Art. 25.</b> Afin de diminuer la nuisance globale, le nombre de personnes potentiellement fortement gênées est limité. Ce calcul est effectué sur la base de la composition de la flotte, du nombre de vols et des destinations, tels qu'ils existent au moment de l'établissement du cadastre de bruit. Le nombre de personnes potentiellement fortement gênées ne peut pas augmenter par la modification d'une procédure de vol.</p>	<p>Art. 25. L'impact des nuisances sonores provenant du trafic aérien sur la santé de la population est également limité par la limitation du nombre de personnes potentiellement fortement gênées, déterminé par la formule de Miedema. Cette formule est acceptée au niveau international comme mesure de la limite des nuisances sonores causées par le trafic aérien. Cet article prévoit comme critère que le nombre de personnes potentiellement fortement gênées ne peut pas augmenter par la modification de la procédure de vol.</p>	<p>Dans d'autres aéroports (e.a. les aéroports wallons), l'on a préféré diminuer le nombre de personnes par des mesures d'expropriation (ou d'isolation). A Zaventem, plutôt que de recourir à ces politiques visiblement plus efficace <sup>15</sup>, on préfère augmenter le nombre de personnes touchées (même faiblement) pour atteindre ce résultat. Il faudrait donc tenir compte de toutes les personnes gênées....</p> <p><b>Cet article consiste ni plus, ni moins à bétonner la situation actuelle de dispersion</b></p>
<p><b>Sous-section 1.3. La fréquence du nombre de vols</b></p>	<p><b>Sous-section 1.3. La fréquence du nombre de vols</b></p>	
<p><b>Art. 26.</b> §1<sup>er</sup>. La fréquence de l'utilisation d'une procédure de vol au cours de la nuit est limitée conformément à cet article.</p>	<p>Art. 26. Cet article limite la fréquence du nombre de survols durant la nuit, conformément aux recommandations de l'OMS et aux dispositions de l'accord gouvernemental. La fréquence est limitée par une limitation de l'utilisation des pistes. Il est précisé que, si le nombre de mouvements dépasse le niveau critique, les mouvements sont répartis sur deux pistes durant l'éventuel pic de départ ou pic d'atterrissage..</p>	
<p>§2. Dans la mesure où le nombre total de mouvements prévus est supérieur à 20 par nuit, la procédure de vol prévoit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- au cours de la partie de la nuit pendant laquelle le plus grand nombre d'avion décollent, au moins deux pistes pour le</li> </ul>		<p>Nous sommes à l'heure actuelle dans ce cas de figure. Comment sera déterminée l'utilisation de ces pistes ? Nous pensons que, eu égard à la configuration actuelle des pistes, cela consacre d'office pour chaque nuit l'usage de la 02/20.</p> <p><b>Un bétonnage supplémentaire de la dispersion ?</b></p>

<sup>15</sup> On préfère même ne pas limiter le droit à la construction <http://tropdebruit.joueb.com/news/1004.shtml>

<p>décollage ; au cours de la partie de la nuit où atterrissent le plus grand nombre d'avions, au moins deux pistes pour l'atterrissage.</p>		
<p><b>Art. 27.</b> Lors de l'élaboration de la procédure de vol, les procédures caractérisées par la distance la plus courte entre le point où l'on quitte la piste de décollage et le point de sortie de l'espace aérien belge et par la limitation du nombre de personnes pouvant subir un impact négatif sur leur santé, sont privilégiées.</p>	<p>Art. 27. Cet article n'appelle pas de commentaire.</p>	<p>Et pourtant oui, cet article appelle commentaire. Ce principe de distance minimum, défendu e.a. par Mr Leterme, s'il est respecté au nord de Bruxelles, ne l'est pas avec l'usage de la balise d'Huldenberg. Par exemple, tous les décollages en 07 vers le sud et l'est prennent d'abord la direction de la balise d'Huldenberg<sup>16</sup> pour virer vers l'est, le sud-est et le sud-ouest de telle façon e.a. à éviter la région de Louvain<sup>17</sup> Il est donc nécessaire d'apporter plus de précisions quant à ces points de sorties, la fréquence des survols,...</p> <p>Bien entendu, on pourrait voir également dans cet article une apparition du principe de « non-survol » des zones densément peuplées mais nous ne pensons pas que cela soit la finalité de cet article.</p>

<sup>16</sup> Il faut savoir que près de 50 % du trafic est drainé par la seule balise d'Huldenberg (située à la frontière entre Grez-Doiceau, Wavre et Huldenberg) quelle que soit la piste utilisée. Cette balise, trop proche de l'aéroport, sert de balise intermédiaire aux balises installées à l'est et au sud-est de la Belgique. Certains estiment qu'elle ne devrait plus être utilisée dans ce but.

<sup>17</sup> Il est amusant de constater dans les commentaires de politiques que si Bruxelles ne peut être évité, Louvain doit l'être absolument

<b>Sous-section 2. Les effets causés par les émissions de gaz</b>	<b>Sous-section 2. Les effets causés par les émissions de gaz</b>	
<b>Art. 28.</b> Lors de l'établissement des procédures de vol, il est tenu compte en vue de la protection de la santé publique de l'impact des émissions de gaz causées par les moteurs d'aviation.	Art. 28. Cet article précise que, lors de la détermination des procédures de vol, il faut tenir compte de l'impact des émissions de gaz des moteurs d'aviation. Pour le moment, il n'y a pas d'indication visant à dire que la nature et la quantité des émissions de moteurs d'aviation par rapport à d'autres sources de pollution de cette nature ont un impact substantiel sur la santé des riverains. Par précaution, il est précisé que lors de la modification d'une procédure de vol, il faut en analyser l'impact.	Le développement d'un aéroport conduit à l'augmentation d'une part des polluants inhérents à l'activité aérienne <sup>18</sup> et d'autre part des polluants liés à l'augmentation du trafic routier provoqué par ce développement. De plus, les caractéristiques chimiques (e.a. NOX) et physiques (e.a.. aérosol) des polluants sont à prendre en considération. Eluder ou minimiser cet aspect des choses est « criminel ». <sup>19</sup>  De plus, il ne peut être question de salubrité publique quand on disperse ces polluants. <sup>20</sup>
<b>CHAPITRE IV. Autorité de contrôle</b>	<b>CHAPITRE IV. Autorité de contrôle</b>	<b>Cette fameuse autorité nationale indépendante</b>
<b>Art. 29.</b> Le respect par les aéronefs des procédures de vol est contrôlé par l'autorité de contrôle, désignée par	<b>Art. 29.</b> Cette disposition prévoit le contrôle du respect des procédures de vol. L'autorité de contrôle est	Sera-t-il enfin question d'une véritable autorité de contrôle indépendante, à l'instar de ce qui se fait en

<sup>18</sup> Pour ceux que cela intéresse, quelques articles.

<http://tropdebruit.joueb.com/news/484.shtml>

<http://tropdebruit.joueb.com/news/141.shtml>

<http://tropdebruit.joueb.com/news/855.shtml>

<http://tropdebruit.joueb.com/news/794.shtml>

<http://tropdebruit.joueb.com/news/862.shtml>

<http://tropdebruit.joueb.com/news/12.shtml>

<sup>19</sup> L'enquête sur START n'évoque pas cela non plus.

<sup>20</sup> Nous vous renvoyons entre autres au concept de « couloirs verts ».

<http://tropdebruit.joueb.com/> [tropdebruit@hotmail.com](mailto:tropdebruit@hotmail.com)

le Roi.	désignée par le Roi.	France, en Suisse ou même en Wallonie
<b>Art. 30.</b> Les fonctionnaires et agents de l'autorité de contrôle sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions conformément au présent chapitre. Ils disposent d'un mandat de l'inspection aéronautique, conformément aux articles 38 à 42 de la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne, modifiée par la loi du 3 mai 1999. .	<b>Art. 30.</b> Il est prévu que pour contrôler le respect par les aéronefs des procédures de vol, les membres de l'autorité de contrôle disposent d'un mandat de l'inspection aéronautique, conféré par le Roi sur la base des articles 38 à 42 de la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne, modifiée par la loi du 3 mai 1999.	<p>Comment sera organisé le système ?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Comment sera organisée la constatation des infractions ?</li> <li>2. Jusqu'à quelle distance de l'aéroport pourront-elles être constatées ?<sup>21</sup></li> <li>3. Quelle suite sera donnée à chaque infraction ?</li> <li>4. Quelle suite sera donnée aux plaintes de riverains ?</li> <li>5. Quelle sera la collaboration avec le service de médiation ?</li> <li>6. Comment seront satisfaits les besoins d'information du public ?<sup>22</sup></li> <li>7. Quel sera l'usage fait des rapports ?</li> <li>8. Quel sera l'usage fait des éventuelles amendes perçues ?</li> </ol>
<b>Art. 31.</b> Dans le cadre de ce chapitre, l'autorité de contrôle : 1° peut prendre connaissance des informations et propositions émises par la Commission consultative concernant les procédures de vol ;	<b>Art. 31.</b> Cette disposition donne les moyens à cette autorité d'exécuter ses missions.	
2° s'assure des conditions dans lesquelles les personnes ont accès aux informations relatives aux procédures de vol et émet des recommandations pour améliorer l'accès à ces informations.		
<b>Art. 32.</b> L'autorité de contrôle établit chaque année un rapport rendant compte des infractions constatées et	<b>Art. 32.</b> Cette disposition établit un système de rapportage des infractions constatées à l'intention des	

<sup>21</sup> Par exemple, le non respect des altitudes minimales au-dessus de la Zone de Beauvechain seront-elles constatées et verbalisées ?

<sup>22</sup> A l'heure actuelle, les documents fournis par BIAC ne reprennent pas l'ensemble des territoires concernés par les nuisances aériennes. Sur base des mêmes informations fournies par Belgocontrol, la SOWAER donne une information complète. (tracé jusqu'à 5.000 pieds).

de la suite qu'elle y a donné. Ce rapport est remis au Gouvernement et au Parlement.	pouvoirs exécutif et législatif, en raison de leur participation respective dans l'adoption de la procédure, le législateur, dans l'adoption de la présente et l'exécutif, dans la mise en œuvre de la loi.	
<b>CHAPITRE V. Organes consultatifs</b>	<b>CHAPITRE V. Organes consultatifs</b>	
<b>Art. 33.</b> §1 <sup>er</sup> . Le Roi peut instituer une commission consultative en matière de procédures de vol dans chaque aéroport.  §2. Le Roi fixe les modalités relatives au fonctionnement et à la composition de la commission consultative en matière de procédures de vol.	<b>Art. 33.</b> Cette disposition habilite le Roi à créer une commission consultative dans chaque aéroport visé par la loi. Le Roi en fixe le fonctionnement et la composition.	<b>Quand</b> sera établie cette commission ? <b>Qui</b> fera partie de cette commission ? <b>Quelle</b> sera son budget ?
<b>Art. 34.</b> La commission consultative en matière de procédures de vol a pour objectif d'émettre un avis, des recommandations et des propositions sur toutes les matières relatives aux procédures de vol et qui tombent dans le champ d'application de la présente loi, et ce, sur sa propre initiative ou sur demande, de l'exploitant de l'aéroport, de la DGTA ou du Ministre.	<b>Art. 34 et 35.</b> Cet article prévoit les missions de la commission consultative.	
<b>Art. 35.</b> La commission consultative formule annuellement un avis relatif aux procédures de vols en vigueur notamment sur la base du cadastre de bruit. Cet avis est envoyé au ministre au plus tard le 31 mai de l'année suivant l'année à laquelle il se rapporte.		
<b>CHAPITRE V. Dispositions finales</b>	<b>CHAPITRE V. Dispositions finales</b>	
<b>Art. 36.</b> En attendant l'adoption de nouvelles procédures de vol permanentes en vertu de cette loi, les procédures de vol permanentes en vigueur au jour de la publication de la loi, telles que publiées dans l'A.I.P., et ajoutées en annexe à la présente loi, restent applicables.	<b>Art. 36.</b> Cette disposition règle la période transitoire entre le moment de l'adoption de la présente loi et le moment de l'adoption de nouvelles procédures de vol permanentes en vertu de la présente loi.  Comme indiqué ci-dessus, le but de cette loi est d'offrir	L'article le plus contestable et s'il n'y allait pas de la santé des gens, le plus risible. On demande de confirmer des routes qui ne seront pas encore connues au moment du vote et qui resteront théoriquement d'application pendant deux ou trois ans. Or,

<p>Elles ont force de loi jusqu'au 1<sup>er</sup> août 2008.</p>	<p>la sécurité et la stabilité nécessaires au trafic aérien et de donner une meilleure garantie de sécurité juridique aux citoyens et aux autorités de ce pays, dans le respect des droits des riverains des aéroports (entre autre leur droit à un environnement sain). Le gouvernement a créé un cadre juridique dans lequel ces intérêts sont mis en balance avant l'élaboration des procédures de vol. Le parcours décrit par cette loi, qui contient en particulier quelques études d'impact approfondies prend un temps considérable. Il est dès lors également logique que les procédures de vol qui sont d'application au moment de l'entrée en vigueur de cette loi ne peuvent cesser de produire leurs effets parce qu'elles ne seraient pas établies par le nouveau processus légal. Le considérer autrement aurait pour conséquence que la sécurité du trafic aérien exigé pourrait être gravement mis en danger. L'absence d'une disposition transitoire pourrait avoir en outre des conséquences économiques graves.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les routes actuelles sont contestées et contestables.</li> <li>2. De nouvelles routes pourront être mises en place entre le moment du vote et la publication.</li> <li>3. Les modifications éventuelles seront quasi impossibles eu égard e.a. au cadastre théorique du bruit contesté et à l'article 24§2</li> </ol> <p>« Acta est fabula » si cet article est voté tel quel. Le plan de dispersion est bétonné.</p> <p>Faisons table rase des dernières décisions en la matière et revenons à la situation prévalant en 1999. Cette situation agréée les habitants du Brabant wallon.</p>
	<p>Cette disposition prévoit que les procédures de vol permanentes actuelles restent applicables dans l'attente de l'adoption des nouvelles procédures de vol en vertu de cette loi. Elle confère en outre, pour une période de trois années, force de loi aux procédures de vol permanentes actuellement applicables. Il est ainsi demandé au Parlement, organe élu démocratiquement, de confirmer les procédures actuelles.</p> <p>Cette période offre la stabilité nécessaire au pouvoir exécutif pour entamer sereinement l'élaboration de</p>	

	nouvelles procédures de vol, grâce aux prescrits de la loi.	
	Les procédures de vol actuelles sont remplacées au fur et à mesure par de nouvelles procédures adoptées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, dans le cadre strictement limité de la présente loi.	
<b>Art. 37.</b> La loi entre en vigueur le jour de sa publication dans le Moniteur Belge.	<b>Art. 37.</b> Cet article porte entrée en vigueur.	

Annexe : Définition du cadastre du bruit	
<p><b>1. Son contenu</b></p> <p>Les niveaux de bruit seront évalués à partir de trois indicateurs de bruit, <math>L_{den}</math>, <math>L_n</math> et <math>L_{Amax}</math> définis de la manière suivante, résultant en 5 séries de contours :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'indicateur <math>L_{den}</math>, comme définit dans la Directive européenne 2002/49, sera évalué par tranche de 5 dB à partir de 55 dB(A) et jusqu'à 75 dB(A) pour les périodes jour (07-19h), soirée (19-23h) et nuit (23-07h) avec une correction de +5dB(A) pour la soirée et de +10 dB(A) pour la nuit ;</li> <li>- L'indicateur <math>L_n</math> sera évalué par tranche de 5 dB à partir de 50 dB(A) et jusqu'à 70 dB(A) pour une période nuit 23-07h ;</li> <li>- Le nombre de fois que le bruit engendré par le passage d'un avion a dépassé 70 dB(A). Cette valeur est basée sur le niveau de 45 dB(A) maximum recommandé par l'OMS la nuit à l'intérieur des chambres à coucher <b>et prend en compte une isolation acoustique renforcée de 25 dB(A)</b>. En journée, on peut raisonnablement considérer que les passages d'avions générant un niveau de bruit supérieur à 70 dB(A) engendrent des émergences de bruit distinctement perceptibles. Ce niveau maximum <math>L_{Amax}</math> sera calculé sur base d'une valeur <math>L_{Aeq,1sec}</math>. Les contours seront tracés pour 5, 10, 20, 50 et 100 fois le jour (07h-23h) et pour 1, 5, 20, et 50 fois pour la nuit (23h-07h) ;</li> <li>- Le nombre de fois que le bruit engendré par le passage d'un avion a dépassé 85 dB(A). Cette valeur est basée sur le niveau de 45 dB(A) maximum recommandé par l'OMS la nuit à l'intérieur des chambres à coucher et prend en compte une isolation acoustique renforcée qui peut difficilement être supérieure à 40 dB(A). En journée, on peut raisonnablement considérer que les passages</li> </ul>	<p>Sous réserve d'examen par un de nos spécialistes</p> <p>Néanmoins, il est nécessaire d'insister sur le fait que tous les passages d'avions doivent être enregistrés.</p> <p>Il est commun de dire que tel ou tel niveau ne peut pas être considéré comme gênant. Cependant quelle est la situation la plus enviable : un seul passage bruyant ou de nombreux passages moins bruyants par heure ? Un décompte à partir de 45 dB(a) est donc nécessaire.</p> <p>Par ailleurs, il n'est pas concevable de ne pas tenir compte du critère d'émergence.</p> <p>Le niveau d'isolation est un niveau théorique auquel ne satisfont pas toutes les habitations.</p> <p>Même quand ce niveau d'isolation est atteint, si l'on désire conserver une aération suffisante des lieux de sommeil, cela suppose, puisque les mesures se font fenêtres fermées, des investissements supplémentaires. Le tout se fait au frais du propriétaire.</p> <p>Surtout, ce cadastre doit prendre en compte un territoire suffisamment vaste pour être crédible. Voyez <a href="#">notre commentaire ci-dessus</a>.</p>

d'avions générant un niveau de bruit supérieur à 85 dB(A) engendrent des émergences de bruit distinctement perceptibles. Ce niveau maximum  $L_{Amax}$  sera calculé sur base d'une valeur  $L_{Aeq,1sec}$ . Les contours seront tracés pour des fréquences scientifiquement significatives et techniquement réalisables, pour le jour (07h-23h) et la nuit (23h-07h) ;

- le nombre de fois que le bruit engendré par le passage d'un avion a dépassé 60 dB(A). Ce niveau maximum  $L_{Amax}$  sera calculé sur base d'une valeur  $L_{Aeq,1sec}$ . Les contours seront tracés pour des fréquences scientifiquement significatives et techniquement réalisables, pour la nuit (23h-07h).

Les résultats seraient présentés sous forme de :

- cartes (illustrant les contours des différents indices);
- tableaux reprenant :
  - par zone et par commune :
    - la superficie concernée ;
    - le nombre d'habitants concernés ;
  - par commune :
    - le nombre de personnes fortement gênées sur base des contours  $L_{den}$ .
- une allocution qui explique et résume les résultats.

Les différents contours seront déterminés chaque année :

- pour une période d'une année civile complète, du 1er janvier 00h00 au 31 décembre 23h59 (heures locales), en considérant les 7 jours de la semaine ;
- pour une période estivale de 3 mois, du 15 juin 00h00 au 15 septembre 23h59 (heures locales), en considérant les 7 jours de la semaine.

<p><b>2 .Sa mise en œuvre</b></p> <p>Le cadastre du bruit du trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles National est réalisé sur la base d'un logiciel de calcul des niveaux de bruit. Dans l'attente d'une nouvelle méthode européenne, la méthode utilisée sera la méthode INM 6.0c.</p> <p>La précision du cadastre est évaluée sur la base d'une analyse comparative entre les niveaux calculés par différents sonomètres de la BIAC, BIM et AMINAL. Les différences observées entre les mesures et les calculs doivent être analysées et rapportées. Les différences doivent, autant que possible, être expliquées (conditions climatiques, pistes et routes réellement utilisées, type d'avions, <b>fautes de l'INM et autres mesures</b>). Pour la réalisation du cadastre du bruit, les divergences entre les valeurs calculées et mesurées ne sont pas enregistrées dans les contours.</p>	<p>Le cadastre du bruit considéré ici est un cadastre théorique calculé par un logiciel.</p> <p>Sa validité sur base d'un réseau de sonomètres qui ne couvrent pas l'ensemble du territoire est donc sujette à caution.</p> <p>Nous sommes donc loin du cadastre réel du bruit promis par le gouvernement.</p> <p>Nous sommes également perplexe quant à cette phrase : « Pour la réalisation du cadastre du bruit, les divergences entre les valeurs calculées et mesurées ne sont pas enregistrées dans les contours ». Cela signifierait-il que si les données réelles divergent des données calculées, on ne tiendrait pas compte de cette divergence. Etrange !</p>
<p><b>3. Intégration du bruit de sol</b></p> <p>Une description de l'impact des sources de bruit dans le domaine de l'aéroport (avions roulants, le test, l'utilisation d'un moteur auxiliaire ou APU, reverse thrust, véhicules, etc....) qui ne sont pas contenues dans les sources du modèle de calcul pour les avions en atterrissage ou en décollage, fait l'objet d'une étude séparée (mesures ou calculs) qui ne doit pas nécessairement être réalisée chaque année, mais qui constitue une partie essentielle du cadastre du bruit. De la sorte, l'apport du bruit de sol sera repris à la détermination de l'exposition au bruit des habitants aux abords de l'aéroport.</p>	<p>De quelle manière, cela sera-t-il intégré dans l'ensemble ?</p>

**Annexe 2 : Table des matières de l'analyse du projet de Loi.**

<b>CHAPITRE PREMIER .....</b>	<b>49</b>
<b>OBJECTIFS ET DEFINITIONS .....</b>	<b>49</b>
<b>CHAPITRE II: ÉLABORATION DES PROCEDURES DE VOL .....</b>	<b>54</b>
<b>Section première : Procédures de vol permanentes .....</b>	<b>54</b>
Sous-section première: Adoption et modification des procédures de vol permanentes .....	54
<b>Sous-section II : Processus d'élaboration des procédures de vol permanentes.....</b>	<b>56</b>
<b>Section II : Procédures de vol temporaires.....</b>	<b>62</b>
<b>Section III : Dérogations dans l'exécution des procédures de vol.....</b>	<b>64</b>
<b>CHAPITRE III : CRITERES POUR L'ELABORATION DE PROCEDURES DE VOL.....</b>	<b>64</b>
<b>Section première : Sécurité des procédures de vol.....</b>	<b>64</b>
<b>Section II : Capacité.....</b>	<b>64</b>
<b>Section III : Santé.....</b>	<b>66</b>
Sous-section première : Les effets sur la santé causés par les nuisances sonores .....	66
Sous-section II : Les effets causés par les émissions de gaz .....	66
<b>CHAPITRE IV : CONTROLE.....</b>	<b>67</b>

<b>CHAPITRE V : ORGANES CONSULTATIFS.....</b>	<b>67</b>
<b>CHAPITRE VI : DISPOSITION FINALE.....</b>	<b>68</b>
<b>AMENDEMENTS .....</b>	<b>69</b>
<i>Amendements déposés par le PS.....</i>	<i>69</i>
<i>Proposition d'amendement 1 : études de suivi de sécurité et environnemental .....</i>	<i>71</i>
<i>Proposition d'amendement 2 : plans d'action.....</i>	<i>72</i>
<i>Proposition d'amendement 3 : cartographie .....</i>	<i>72</i>
<i>Proposition d'amendement 4: service de médiation.....</i>	<i>72</i>

Texte du projet	Exposé des motifs	Remarques du comité « Trop de bruit en Brabant wallon »
<p><b>PROJET DE LOI</b>  ALBERT II, ROI DES BELGES,  A tous, présents et à venir,  SALUT.</p> <p>Sur la proposition de Notre ministre de la Mobilité et de l'avis de Nos ministres qui en ont délibéré en Conseil,  <b>NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS:</b>  Notre ministre de la Mobilité est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:</p>		<p>Voyez également les commentaires de l'avant-projet de loi.</p>

<p>Article premier La présente loi régit une matière visée à l'article 78 de la Constitution.</p>		
<p>Art. 2 Les procédures de vol relatives aux aéroports sont établies, conformément à la présente loi. Elles visent l'utilisation sûre, stable et durable de l'espace aérien, tout en tenant compte de la sécurité, de la capacité et de la santé de la population.</p>		<p>A ce niveau, il n'y a aucune hiérarchisation des critères même si dans les faits, la capacité de l'aéroport est l'élément prédominant.</p>
<p><b>CHAPITRE PREMIER</b> Objectifs et définitions</p>		
<p>Art. 3 Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par: 1° DGTA: Direction générale du transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports; 2° Service du contrôle de la circulation aérienne: service assuré dans le but, d'une part, d'empêcher les abordages ou collisions entre aéronefs et les collisions, sur l'aire de manoeuvre, entre les aéronefs et des obstacles et, d'autre part, d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne. Le service du contrôle de la circulation aérienne comprend le contrôle régional, le contrôle d'approche et le contrôle</p>		

<p>d'aérodrome;</p> <p>3° Autorité de surveillance nationale (National Supervisory Authority): l'autorité de surveillance nationale visée à l'article 4 du règlement 549/2004/CE fixant le cadre pour la réalisation d'un ciel européen unique et à l'article 48 de la loi du 20 juillet 2005, portant des dispositions diverses;</p> <p>4° EUROCONTROL: l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne établie par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960 à Bruxelles et ratifiée par la loi du 12 mars 1962, telle que modifiée par le protocole de Bruxelles du 12 février 1981, ratifié par la loi du 16 novembre 1984;</p> <p>5° Convention de Chicago: la Convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago et ratifiée par la loi du 30 avril 1947;</p> <p>6° Mouvement: décollage ou atterrissage des aéronefs pour les vols réguliers et irréguliers;</p> <p>7° Créneau horaire: autorisation donnée par un aéroport, son coordonnateur ou son facilitateur d'utiliser à une date et une heure déterminées l'ensemble de l'infrastructure aéroportuaire nécessaire à la mise en oeuvre d'un service aérien dans un aéroport en vue de décoller ou atterrir;</p> <p>8° I.A.T.A.: «International Air Transport</p>		
--	--	--

<http://tropdebruit.joueb.com/> [tropdebruit@hotmail.com](mailto:tropdebruit@hotmail.com)

<p>Association», association de droit canadien, dont le siège est à Montréal;</p> <p>9° Saisons I.A.T.A.: saisons hivernale et estivale telles que définies par l'I.A.T.A.;</p> <p>10° NOTAM: avis de Belgocontrol diffusé par télécommunication, donnant sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes;</p> <p>11° Publication d'informations aéronautiques (AIP): publication officielle, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne;</p> <p>12° Procédure de vol: procédure propre au trafic aérien local, établissant la sélection des pistes en usage et les routes standards de départ et d'arrivée;</p> <p>13° Exigences de sécurité: ensemble des réglementations belges et internationales relatives à la sécurité de la circulation aérienne (normes Eurocontrol, convention de Chicago, normes de vent, règlement 2096/2005/ CE, etc.);</p> <p>14° Ministre: le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions;</p> <p><u>15° Nuit opérationnelle: la période entre 23:00 et 05:59;</u> [voir amendement]</p>		
--	--	--

<http://tropdebruit.joueb.com/> [tropdebruit@hotmail.com](mailto:tropdebruit@hotmail.com)

<p>16° Jour opérationnel: la période entre 6:00 et 23:00;</p> <p>17° Aéroport: un aéroport civil situé sur le territoire belge dont le trafic excède 50.000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire, en tenant compte de la moyenne enregistrée au cours des 3 années calendaires précédant l'application des dispositions de la présente loi;</p> <p>18° Avion à réaction subsonique civil: avion dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34.000 kilogrammes ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage;</p> <p>19° Risque aux tiers: risque constitué du risque individuel et du risque collectif;</p> <p>20° Risque individuel: probabilité pour une personne qui reste toute une année au même endroit de mourir à cause d'une chute d'avion;</p> <p>21° Risque collectif: probabilité de voir n personnes mourir en même temps d'une chute d'avion;</p> <p>22° Heures creuses: heures pendant lesquelles la capacité demandée est inférieure à la capacité maximale, telle que fixée dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence,</p>		
--	--	--

<http://tropdebruit.joueb.com/> [tropdebruit@hotmail.com](mailto:tropdebruit@hotmail.com)

<p>dans le respect des normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des usages internationaux;</p> <p>23° Cartographie du bruit: la représentation de données décrivant une situation sonore existante ou prévue en fonction d'un indicateur de bruit, indiquant les dépassements de valeurs limites pertinentes en vigueur, le nombre de personnes touchées dans une zone donnée ou le nombre d'habitations exposées à certaines valeurs d'un indicateur de bruit dans une zone donnée;</p> <p>24° Plan d'action: le plan visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit;</p> <p>25° Risque: la combinaison de la probabilité la plus élevée ou de la fréquence d'un événement aux conséquences dommageables provoqué par un danger et de la gravité de ces conséquences.</p>		
---	--	--

<p><b>CHAPITRE II: Élaboration des procédures de vol</b>  <i>Section première : Procédures de vol permanentes</i></p>		<p>Il est d'ores et déjà important de souligner que rien ne semble préciser jusqu'à quelle distance ces procédures de vols doivent être établies selon les règles ci-après énoncées.</p> <p>Ainsi, actuellement, certaines zones du Brabant flamand et du Brabant wallon qui leur sont limitrophes ne connaissent pas de nuit ou de jour sans survol, ce qui n'est pas le cas de communes du Noordrand.</p> <p>Il est donc impératif de tenir compte de cela, sans cela le sacro-saint principe de répartition « équitable » ne tient plus debout.</p>
<p><b>Sous-section première: Adoption et modification des procédures de vol permanentes</b></p>		
<p>Art. 4  § 1er. Les procédures de vol permanentes élaborées selon les dispositions de la présente section sont approuvées par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, sauf lorsqu'il est fait application de l'article 12.  § 2. Les procédures de vol permanentes sont publiées au Moniteur belge et dans l'A.I.P. après leur approbation visée au paragraphe précédent.</p>		
<p>Art. 5  § 1er. Une procédure de vol permanente ne</p>		

<p>peut être modifiée que par une nouvelle procédure de vol permanente ou être suspendue que par une procédure de vol temporaire.</p> <p>§ 2. Une procédure de vol permanente doit en tout cas être modifiée à l'initiative du prestataire de services du contrôle de la circulation aérienne lorsqu'une étude de suivi de la sécurité met en exergue un risque inacceptable pour la sécurité.</p> <p>Les articles 6, § 1er, 1° et § 2 et 8 à 12 sont d'application.</p>		<p>On prévoit donc des études de suivi pour la sécurité. Sur quelles bases sont-elles organisées ? Pourquoi ne sont-elles pas décrites dans cette loi ?</p> <p>Pourquoi les critères de santé ne peuvent-elles pas être l'objet de la même attention.</p> <p><a href="#">Voir proposition d'amendement 1.</a></p>
--	--	---

<p><b><i>Sous-section II : Processus d'élaboration des procédures de vol permanentes</i></b></p>		
<p>Art. 6  § 1er. Le processus d'élaboration des procédures de vol permanentes peut être initié par le ministre ou une des instances suivantes:  1° Le prestataire de services du contrôle de la circulation aérienne;  2° La personne morale qui gère un aéroport, dans la mesure où les procédures de vol sont uniquement applicables aux aéroports qu'elle gère;  3° <i>Les présidents des commissions consultatives respectives visées aux articles 24 et suivants pour les procédures de vol dans la mesure où il s'agit de procédures de vol uniquement applicables à l'aéroport pour lequel la commission consultative est compétente;</i>  4° la ou les autorités dont le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, a constaté la compétence pour établir les plans d'action relatifs aux aéroports.  § 2. Ces instances transmettent leur demande au ministre par pli recommandé.</p>	<p>Une concertation entre l'autorité fédérale et les autorités régionales pourrait avoir lieu notamment pour la désignation d'une autorité compétente pour accomplir les missions décrites dans la directive 2002/49/CE, pré-citée. Le cadre de cette concertation pourrait être fixé dans un accord de coopération entre les différentes entités concernées, visant à créer une telle autorité en commun.</p>	<p>Cet accord doit être antérieur au vote et associé les trois régions et le fédéral.</p> <p>Il est impératif de préciser à ce stade ces autorités.</p>
<p>Art. 7  Le ministre informe les instances visées à l'article précédent de sa décision motivée d'entamer ou non l'élaboration ou la modification de la procédure de vol</p>		<p>Cet article permet au Ministre de classer sans suite, même « circonstancieusement », une demande d'élaboration ou de</p>

permanente. Cette information a lieu dans les 30 jours.		modification ?
---	--	----------------

<p>Art. 8</p> <p>§ 1er. Le ministre envoie la proposition de procédure de vol permanente au prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne, qui rend une étude de sécurité vérifiant, dans le cadre de ses compétences, le respect du critère visé à l'article 15.</p> <p>§ 2. L'étude est complétée, notamment en ce qui concerne le risque aux tiers, validée par la DGTA, et remise au ministre et aux autres instances visées à l'article 6 dans les 60 jours qui suivent l'envoi de la proposition conformément au paragraphe 1er.</p> <p>§ 3. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est négative, le processus d'élaboration de la procédure de vol est arrêté d'office.</p> <p>§ 4. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive, une étude de capacité est réalisée, à la diligence du ministre, conjointement par l'exploitant aéroportuaire concerné et le prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne. Cette étude vérifie le respect du</p>		<p>Peuvent-elles faire l'objet d'études indépendantes telles celles effectuées par l'AAC ?<sup>23</sup></p> <p>Ne serait-ce pas le rôle d'un organisme indépendant de vérifier cela ?</p>
--	--	---

<sup>23</sup> Une étude commandée par la BIAC auprès du bureau international et réputé Airport Aviation Consultancy, conteste la sécurité de l'utilisation de la piste 02/20 dans le plan Anciaux. La BIAC, l'ex-Ministre de la Mobilité Anciaux, et le nouveau, Landuyt, disposaient de cette étude depuis mai 2004 et n'ont consciemment pas tenu compte de ses très sévères conclusions quant à la sécurité de l'utilisation des pistes 02/20. Le contenu de cette étude établit que tant les décollages de la piste 20 que les atterrissages de la piste 02 ne devraient être autorisés que dans des circonstances météorologiques exceptionnelles, c'est-à-dire lors des forts vents du Nord et du Nord-Est pour les atterrissages via la piste 02 ou par fort vent du Sud pour les décollages via la piste 20 et ceci du au caractère dangereux de cette piste : elle est courte, en pente et de surcroît équipée d'un système ILS moins performant. (sources diverses)

<p>critère visé à l'article 16.</p> <p>§ 5. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude de sécurité est positive, le demandeur fait effectuer, à ses frais, une étude d'impact sur l'environnement, comprenant un volet relatif à l'impact sur la santé, réalisée par des experts indépendants. Ces études vérifient le respect du critère visé aux articles 17 à 21 et des réglementations en vigueur.</p> <p>§ 6. Les études visées aux paragraphes 4 et 5 sont remises au ministre et aux instances visées à l'article 6 dans les 90 jours qui suivent la réception de l'étude de sécurité ou de sa copie.</p> <p>Les études visées au paragraphe 5 sont transmises aux Régions concernées par la procédure de vol pour information.</p>		<p>Qui aura donc envie de financer ces études ? Donc, de se lancer dans la proposition de nouvelles procédures. Des personnes habilitées à lancer cette procédure (voir <a href="#">Article 6</a>), aucune n'auront de réels intérêts à se lancer dans l'aventure, soit par manque d'intérêt, soit par manque de budget.<sup>24</sup></p> <p>Par ailleurs, il serait judicieux de déjà déterminer avec plus de précisions le contenu des études.</p> <p>Les autorités régionales n'auront donc aucun pouvoir de réaction.</p>
--	--	---

<sup>24</sup> Ainsi le budget des commissions consultatives n'est pas déterminé.

	<p>Une concertation entre l'autorité fédérale et les autorités régionales pourrait avoir lieu notamment pour fixer le contenu le plus idoine possible pour permettre la vérification du critère de santé. Le cadre de cette concertation pourrait être fixé dans un accord de coopération entre les différentes entités concernées.</p>	<p>Voir notre remarque à <a href="#">l'article 6</a></p>
--	---	--

<p>Art. 9 Les instances visées à l'article 6, § 1er, 1° et 3° envoient au ministre, dans les 30 jours suivant la réception des études de capacité, de santé et d'environnement leur avis motivé sur les procédures de vol permanentes proposées. Les autres instances visées à l'article 6 peuvent émettre un avis dans les mêmes conditions que celles prévues à l'alinéa 1er.</p>		
<p>Art. 10 Le ministre organise dans les 15 jours suivant la réception de tous les avis visés dans l'article précédent, une enquête publique relative à la procédure de vol permanente proposée, qui dure 60 jours. Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, fixe les modalités relatives à l'enquête publique.</p>		<p>Qui sera consulté ? De quelle nature sera la consultation ?<sup>25</sup> Que fera-t-on des résultats ?</p> <p>Ces précisions doivent apparaître dans la loi.</p>

<sup>25</sup> En espérant au moins qu'elles soient plus claires que la consultation actuellement menée pour le plan START.

<p>Art. 11 La proposition de procédure de vol peut être amendée par le ministre lors du processus d'élaboration, afin de tenir compte des études, avis et résultats de l'enquête publique. Les organismes ayant réalisé les études rendent un avis sur les amendements éventuels dans les 30 jours.</p>		<p>Un nécessaire contrôle doit être établi. Déjà que <a href="#">l'article 10</a> n'est pas précis, l'interprétation que peut faire un Ministre de telles études peuvent être sujettes à caution. Les événements récents l'ont démontré. De mêmes, ses interventions dans le processus doivent être encadrés.</p>
<p>Art. 12 Lorsqu'à la fin de ce processus, le ministre décide de ne pas soumettre au Roi la proposition de procédure de vol permanente, il communique sa décision motivée aux instances visées à l'article 6.</p>		<p>Quels sont les recours possibles ?</p>
<p><b><i>Section II : Procédures de vol temporaires</i></b></p>		
<p>Art. 13 § 1er. Sous réserve de l'application de l'article 14, les procédures de vol temporaires sont établies soit en vue de régler des évènements ponctuels, soit à la suite d'une étude de suivi de la sécurité réalisée conformément au règlement 2096/2005/CE de la Commission du 20 décembre 2005, établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne. Les procédures de vol</p>		<p>Le temporaire ayant parfois un caractère définitif, il serait bon de préciser dans la mesure du possible un délai ou les types d'évènements.</p>

<p>temporaires sont limitées à l'évènement qui a conduit à leur établissement et ne sont pas reconductibles automatiquement.</p> <p>§ 2. Les procédures de vol temporaires sont établies à l'initiative de l'Autorité de surveillance nationale ou sur proposition du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne ou la personne morale qui exploite l'aéroport.</p> <p>§ 3. Les procédures de vol temporaires sont arrêtées par l'Autorité de surveillance nationale sur avis du prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne. Les dispositions de la section première ne sont pas d'application pour l'élaboration des procédures de vol temporaires.</p> <p>§ 4. Les procédures de vol temporaires sont publiées par voie de NOTAM.</p> <p>§ 5. L'Autorité de surveillance nationale informe le ministre et les instances visées à l'article 6 de l'adoption de la procédure de vol temporaire.</p>		
---	--	--

<b><i>Section III : Dérogations dans l'exécution des procédures de vol</i></b>		
Art. 14 Dans l'exécution de ses missions, le service de contrôle de la circulation aérienne peut toujours déroger aux procédures de vol pour des raisons de sécurité. Le commandant de bord peut déroger aux procédures de vol pour des raisons de sécurité après en avoir reçu, sauf cas de force majeure, l'autorisation par le service de contrôle de la circulation aérienne.		Qui contrôlera le bien fondé de ces dérogations ?
<b>CHAPITRE III : Critères pour l'élaboration de procédures de vol</b>		
<b><i>Section première : Sécurité des procédures de vol</i></b>		
Art. 15 Les procédures de vols sont élaborées dans le respect des exigences de sécurité.		
<b><i>Section II : Capacité</i></b>		
Art. 16 § 1er. Les procédures de vols sont élaborées afin de permettre d'atteindre le nombre maximal de mouvements par heure, fixé dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes OACI et des usages		<b>On dévoile ici le but réel de la loi : protéger la capacité de développement de l'aéroport. Le critère de capacité vient avant les critères de santé publique ou</b>

<p>internationaux.</p> <p>§ 2. Par dérogation au § 1er, une procédure de vol ou une combinaison de procédures de vol pendant les heures creuses du jour, peut donner lieu à un certain nombre de mouvements qui est inférieur au nombre maximal de mouvements fixé dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes OACI et des usages internationaux, sans toutefois être inférieur au nombre de créneaux horaires demandés.</p> <p>§ 3. Par dérogation au § 1er, une procédure de vol ou une combinaison de procédures de vol pour les opérations de nuit peut donner lieu à un nombre de mouvements inférieur au nombre maximal de mouvements fixé dans la licence d'exploitation de l'aéroport concerné ou à défaut de licence, dans le respect des normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des usages internationaux, de manière à réduire l'effet des nuisances sonores sur la santé.</p>		<p><b>environnementaux.</b></p> <p>Il s'agit de donner un blanc-seing à l'utilisation de la O20. Cela est possible dans la mesure où l'utilisation de la O20 entraîne une diminution de la capacité de l'aéroport. Comme la capacité maximale n'est pas requise pendant ces heures creuses, le recours à cette piste sera possible pour éviter l'usage des pistes habituelles. Nous présumons que l'heure creuse est une heure où le nombre de créneaux demandés est inférieur à la capacité maximale...</p> <p>La possibilité est donnée mais rien n'oblige à l'utiliser.</p> <p>Il est dommage que l'on ne profite pas de cette loi pour diminuer drastiquement les vols de nuit. Il n'est pas nécessaire d'attendre une interdiction européenne.</p>
--	--	---

<b>Section III : Santé</b>		Il s'agit finalement d'une section « alibi ».
Art. 17 Les procédures de vols sont élaborées en limitant l'impact du trafic aérien sur la santé de la population.		
<b>Sous-section première : Les effets sur la santé causés par les nuisances sonores</b>		
Art. 18 § 1er. Les procédures de vols sont élaborées en limitant l'impact du trafic aérien sur la santé de la population causé par les nuisances sonores. § 2. Les procédures de vol permettent l'exécution des plans d'action. Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des ministres les plans d'action dont il doit être tenu compte.		Les limitations ne sont pas déterminées.  Quels sont ces plans d'actions ? <a href="#">Voir proposition d'amendement 2</a>
Art. 19 L'impact sonore est restitué par une cartographie du bruit décrivant la situation sonore existante. Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des ministres la cartographie dont il doit être tenu compte.		Cette cartographie et sa méthode d'élaboration doivent être déterminés. <a href="#">Voir proposition d'amendement 3</a>
Art. 20 La cartographie du bruit et les plans d'action sont établis par la ou les autorités dont le Roi a, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, constaté la compétence pour les établir.		Voir notre remarque sur ce type d'autorité <a href="#">à l'article 6.</a>
<b>Sous-section II : Les effets causés par les émissions de gaz</b>		

<p>Art. 21 Lors de l'établissement des procédures de vol, il est tenu compte de l'impact des émissions de gaz causées par les moteurs d'aviation en vue de la protection de la santé publique.</p>		<p>Ces impacts ne sont pas déterminés. Aucune action concrète n'est proposée.</p>
<p><b>CHAPITRE IV : Contrôle</b></p>		
<p>Art. 22 Le respect par les aéronefs des procédures de vol est contrôlé conformément à la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne.</p>		<p>Il est nécessaire d'avoir un organisme de contrôle indépendant, capable tant de gérer les plaintes et de sanctionner s'il échet tant les opérateurs aériens que des organismes comme Biac et Belgocontrol.</p> <p>Dans le même temps, l'existence d'un organisme de médiation doit être inscrit dans la loi et son financement prévu.</p> <p><a href="#">Voir proposition d'amendement 4</a></p>
<p>Art. 23 L'autorité en charge de ce contrôle établit chaque année un rapport rendant compte des infractions constatées et de la suite qu'elle y a donné. Ce rapport est remis au Gouvernement et aux chambres législatives.</p>		
<p><b>CHAPITRE V : Organes consultatifs</b></p>		

<p>Art. 24</p> <p>§ 1er. Le Roi institue une commission consultative en matière de procédures de vol dans chaque aéroport.</p> <p>§ 2. Le Roi fixe les modalités relatives au fonctionnement et à la composition de la commission consultative en matière de procédures de vol.</p>		<p>Il est impératif que soient précisés le financement, le mode de fonctionnement et les obligations de ces commissions.</p>
<p>Art. 25</p> <p>La commission consultative en matière de procédures de vol a pour objet d'émettre des avis, des recommandations et des propositions sur toutes les matières relatives aux procédures de vol et qui tombent dans le champ d'application de la présente loi, et ce, de sa propre initiative ou à la demande de l'exploitant de l'aéroport, de la DGTA ou du ministre.</p>		
<p>Art. 26</p> <p>La commission consultative formule annuellement un avis relatif aux procédures de vols en vigueur notamment sur la base de la cartographie du bruit. Cet avis est envoyé au ministre au plus tard le 1er septembre de l'année suivant l'année à laquelle il se rapporte.</p>		
<p><b>CHAPITRE VI : Disposition finale</b></p>		

<p>Art. 27 La présente loi entre en vigueur à la date déterminée par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres. Donné à Bruxelles, le 2 mai 2006</p>		
<p><b>ALBERT</b> PAR LE ROI : Le ministre de la Mobilité, Renaat LANDUYT</p>		
<p><b>AMENDEMENTS</b></p>		
<p><i>Amendements déposés par le PS</i></p>		
<p>Document précédent : Doc 51 <b>2466/ (2005/2006)</b> : 001 : Projet de loi. <b>N° 1 DE MMES DIEU ET LALIEUX</b> Art. 3 <b>Remplacer le point 15° comme suit:</b> «15° Nuit opérationnelle: la période entre 23h00 et 6h59;». JUSTIFICATION L'allongement d'une heure de la définition de la nuit opérationnelle rencontre deux objectifs. D'abord, il inscrirait le projet de loi en conformité avec la recommandation avancée par l'UE dans la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du</p>		

<p>Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, consistant à définir la nuit comme «8 heures consécutives». Ensuite, il permettrait de réduire le nombre d'infractions aux normes de bruits édictées par la Région de Bruxelles-Capitale puisqu'il a été constaté que la plupart de ces infractions étaient commises entre 6h00 et 7h00</p> <p>Art. 3</p> <p><b>Remplacer le point 16° comme suit:</b> «16° Jour opérationnel: la période entre 7h00 et 23h00;».</p> <p>JUSTIFICATION</p> <p>Cf. Justification amendement qui modifie l'article 3, 15°.</p> <p>N° 3 MMES DIEU ET LALIEUX</p>		
--	--	--

<p>Art. 28 (nouveau)  <b>Insérer un article 28, rédigé comme suit:</b>  «Art. 28. — Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, les procédures de vol provisoirement applicables sont celles qui étaient en vigueur au 1er janvier 1999.».</p> <p><b>JUSTIFICATION</b>  Un retour aux procédures de vol en vigueur au 1er janvier 1999 permettrait d'élaborer, dans la sérénité et davantage à l'abri d'énormes recours judiciaires, de nouvelles procédures de vol en concertation avec les Régions flamande et Bruxelles- Capitale.</p> <p>Camille DIEU (PS)  Karine LALIEUX (PS)</p>		<p>Nous sommes effectivement partisans d'un retour à 1999 y compris les normes de vent, prélude à une véritable gestion environnementale de l'aéroport urbain de Zaventem.</p> <p><b>Si les routes de 1999 devaient ne plus être utilisables eu égard à une réorganisation du ciel européen, il est nécessaire de tenir compte de la multi-concentration sur la balise Huldenberg dont la zone est survolée quelles que soient les pistes utilisées.</b></p> <p><b>A l'heure actuelle, des propositions réalistes existent pour les décollages en 07. Des solutions sont possibles dans les autres cas.</b></p>
<p><i>Proposition d'amendement 1 : études de suivi de sécurité et environnemental.</i></p>		<p>A défaut d'un accord de coopération préliminaire entre les trois régions et le fédéral.</p> <p>Description des études de suivi de sécurité et environnemental</p> <p>Buts poursuivis, organisation, impacts, indépendance, contrôle.</p>

<i>Proposition d'amendement 2 : plans d'action</i>		<p>A défaut d'un accord de coopération préliminaire entre les trois régions et le fédéral.</p> <p>Description des plans d'actions</p> <p>Buts poursuivis, organisation, impacts, indépendance, contrôle.</p>
<i>Proposition d'amendement 3 : cartographie</i>		<p>A défaut d'un accord de coopération préliminaire entre les trois régions et le fédéral.</p> <p>Détermination de la cartographie</p> <p>Méthode, espace couvert, etc..</p>
<i>Proposition d'amendement 4: service de médiation.</i>		<p>Pérennisation du service de médiation</p> <p>Les éléments de l'AR consacrant le service de médiation doivent être repris dans la loi.</p> <p>Un financement adéquat doit être prévu.</p>