

## DÉCISION MOTIVÉE 17.005 DU COLLÈGE DES MÉDIATEURS AÉRIENS

CM/T/PHT/FR/2019-09/17.005/9 septembre 2019

Concerne : BAC - Travaux Piste 25R/07L Été 2020

Nous soussignés membres du Collège des Médiateurs aériens : **Philippe TOUWAIDE** – Directeur du Service de Médiation et Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral - ; **Juan TORCK** – Médiateur-adjoint – et **Alexandre de SPIRLET** – Médiateur-adjoint en présence des Mesdames **Mona OUNIS**, **Aurélié DUPONT** et **Emily DELBAER** assurant le secrétariat ; réunis en séance collégiale des Médiateurs Aériens en date du 9 septembre 2019 rendons l’avis suivant dans le cadre du dossier en question et formulons la présente recommandation au :

- Ministre de la Mobilité du Gouvernement Fédéral
- Directeur Général du Transport aérien du SPF Mobilité et Transports
- Administrateur délégué de l’entreprise publique autonome SKEYES
- Directeur de la société anonyme privée gestionnaire Brussels Airport Company

Vu la Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l’article 5 §1 ;

Vu l’Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, et en particulier les articles 2 § 2, 43 § 2 et 44 ;

Vu l’Arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d’un Service de Médiation pour l’Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu la Loi du 28 avril 2010 ;

Vu l’article 36 de l’Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d’exploitation de l’Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu la Loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ;

Vu la Loi du 2 août 1963 relative à l’emploi des langues en matière administrative ;

Vu la Loi du 18 juillet 1966 portant coordination des lois sur l’emploi des langues en matière administrative ;

Vu l’arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l’aéroport de Bruxelles-National ;

Vu l’Arrêt du Conseil d’Etat n° 238.283 du 22 mai 2017 : « Considérant qu’il est inévitable que l’exploitation d’un aéroport génère des nuisances sonores à ses abords ; que l’Etat dispose en conséquence d’un large pouvoir d’appréciation, que le choix entre la concentration de ces nuisances sur certaines zones ou leur dispersion sur une large étendue, la limitation des heures de fonctionnement de l’aéroport, le respect rigoureux des exigences de la sécurité aérienne, la sauvegarde des intérêts économiques liés de près ou de loin au trafic aérien, sont autant de paramètres qui interviennent dans une appréciation en opportunité de ce qui vaut le mieux pour l’ensemble de la collectivité dans une appréciation politique. Considérant que si l’article 23 de la Constitution prescrit de garantir le droit à la protection d’un environnement sain, il n’interdit pas en tout temps et tout lieu toute perturbation de la qualité de l’environnement, mais impose que, globalement, il soit veillé à protéger l’environnement ; qu’en particulier en ce qui concerne la localisation des nuisances sonores inéluctablement liées à l’exploitation d’un aéroport, cet article laisse aux autorités compétentes le choix de concentrer ou de répartir les nuisances sonores de la manière qu’elles estiment le plus conforme à l’intérêt général ; qu’en conséquence, il n’interdit pas que la situation de certaines zones soit détériorée si cette détérioration est compensée par l’amélioration de la situation dans d’autres zones »

## EXPOSÉ DU DOSSIER

Attendu que le Directeur de la société anonyme Brussels Airport Company nous a informé par son courrier daté du 6 septembre 2019 (CEO-19/148/AF/CVN/lw) du calendrier des travaux qui seront effectués à la piste 25R/07L durant l'été 2020 ;

Considérant que l'on peut se féliciter du calendrier précoce d'avertissement de ces travaux, soit 10 mois à l'avance ce qui permet une information proactive efficace et ciblée en vue de rassurer les populations impactées ;

Attendu que la piste 25R/07L fait partie intégrante du P.R.S. et reste la principale piste de décollage, la plus longue, la mieux équipée, la seule équipée de sorties à grande vitesse et de zones de protection en bout de piste ;

Considérant que la piste 25R/07L sera complètement fermée, 7 jours sur 7 et 24h sur 24 entre le 13 juillet et le 23 août 2020 et qu'elle ne sera dès lors pas disponible ni pour les décollages et ni pour les atterrissages ;

Attendu que le Directeur de la société anonyme Brussels Airport Company annonce lui-même le schéma d'utilisation alternative des pistes qui sera utilisé, soit la piste 19 la plupart du temps pour décoller et atterrir, alors que cette prérogative est du ressort exclusif de l'Etat Fédéral au regard de la Loi du 27 juin 1937 et des articles 43 et 44 de l'Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne ;

Considérant que l'article 25 de l'Arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires stipule très clairement que la compétence de régler l'équipement et l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National est du ressort exclusif de l'Etat Fédéral ;

Considérant que d'autres choix alternatifs de piste restent opérationnels comme :

- Atterrissages 25 Left et décollages 01 (schéma préférentiel de nuit de 1972 à 1988)
- Atterrissages 19 et décollages 07R (schéma utilisé par vent calme lors des travaux de 2004)

Considérant que compte tenu de tous les désavantages de la piste 01/19, que les décollages ou les atterrissages sur ces pistes influenceront le niveau de sécurité de manière assez négative que si l'on utilisait une autre piste dans les mêmes conditions météorologiques (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 47) ;

Considérant que la piste 01/19 n'est pas une piste adaptée (not a mature runway) dans un principe de sélection des pistes pour un système préférentiel de réduction du bruit (NPRS) et qu'en particulier les critères en matière de vent arrière (Tailwind) ne doivent certainement pas tomber dans les exigences de 5 ou 7 nœuds comme un critère de sélection de cette piste (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 47) ;

Considérant que la piste 01 en tant que piste d'atterrissage présente évidemment les mêmes caractéristiques que la piste 19, en plus de faibles turbulences sur la courte piste 01 en finale qui peuvent se produire avec des vents d'Est (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 46) ;

Attendu que la longueur disponible de la piste 19 est de 2.984 mètres ;

Attendu que la piste 19 possède un profil en pente ascendante de 108 à 184 pieds dans le sens des décollages (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 46) ;

Considérant que la piste 19 en tant que piste de décollage, présente certains inconvénients par rapport aux deux autres pistes de décollage 07R et 25R et que dans la zone d'envol de la piste 19, certains obstacles restrictifs sont présents (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 46) ;

Considérant que la piste 01/19 est nettement plus courte ( much shorter ) et présente d'autres défauts ; que cette piste n'est pas concurrentielle (not competitive) eu égard à la continuité des opérations et les aspects en matière de sécurité par rapport aux autres pistes ; et qu'en utilisant la piste 01/19, alors que les autres pistes sont également utilisables, on réduit inutilement les marges de sécurité (using runway 01/19, while also the other runways are usable, unnecessary safety margins are consumed), (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 16) ;

Attendu que nombreux sont les avions qui ne peuvent accepter la distance de décollage restante pour la piste 19 et qui par conséquent doivent utiliser au décollage la piste 25R pour des raisons de performance et de poids maximal admis au décollage (MTOW), (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 21) ;

Attendu que la question et le thème principal de l'étude AAC sur la sécurité sont de savoir dans quelle mesure et quels critères peut-on sélectionner et proposer/attribuer au pilote une piste préférentielle du programme d'attribution des pistes, au lieu de la piste la plus appropriée présentant une sécurité optimale, sans menacer sérieusement la sécurité des opérations dans ledit aéroport (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 42) ;

Considérant que virtuellement tous les types d'avions qui opèrent à Bruxelles-National, ont démontré la capacité d'opérer en toute sécurité dans des conditions de vent latéral de 25 nœuds ou plus, tous les avions ont des limites de vent arrière de 10 nœuds ou plus (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 43) ;

Attendu que la journée, la piste 19 ne doit être utilisée de préférence que comme une piste de « secours » (an escape runway) lorsqu'il y a des vents méridionaux du sud supérieurs à 20 nœuds et que les pistes 07/25 ne peuvent être utilisées en raison du dépassement des limites de vent latéral (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 45);

Considérant que compte tenu de tous les inconvénients de la piste 01/19, les décollages ou les atterrissages sur ces pistes 01/19 influenceront le niveau de sécurité de manière plus négative que si l'on utilisait une autre piste dans les mêmes conditions météorologiques (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 47) ;

Attendu qu'un important incident aérien est survenu au décollage en bout de piste 20 le dimanche 25 mai 2008 avec un avion de type Boeing 747-209F de la compagnie Kalitta ;

Considérant les recommandations contenues dans le rapport AAIU-2008-13 établi le 10 juillet 2009 par la « Air Accident Investigation Unit » du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, et intitulé « Final report on the accident occurred on 25 may 2008 at Brussels-Airport on a Boeing B747-209F registered N704CK » ;

Attendu que l'une des recommandations concerne la zone de sécurité « RESA » en bout de la piste de décollage 19, et qu'en page 54 dudit rapport il est recommandé d'étendre la zone RESA sur la piste 19 à la longueur recommandée par l'OACI, et d'évaluer la nécessité d'appliquer cette recommandation aux autres pistes et aux autres aéroports belges ;

Considérant que la recommandation de l'annexe 14 de l'OACI porte sur l'extension de la longueur de la zone RESA à une distance d'au moins 240 mètres, extension qui semble difficile à réaliser à Bruxelles-National pour la piste 19 de par la présence de voies de chemins de fer et d'une voie de circulation en bout de cette même piste 19 (pages 26 à 29 du rapport AAIU-2008-13 établi le 10 juillet 2009 par la « Air Accident Investigation Unit » du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, et intitulé « Final report on the accident occurred on 25 may 2008 at Brussels-Airport on a Boeing B747-209F registered N704CK ») ;

Attendu que pour les motifs précités, tous les avions gros porteurs d'une masse supérieure au décollage à 200 tonnes ont été déviés de la piste 19 vers la piste 25R lors de l'utilisation du schéma « mixte 19 + 25R » des pistes, à savoir 25R pour les destinations vers le Nord et le Sud et 19 vers l'Est ( Note au Conseil des Ministres du 25 février 2010, page 7, point 2.2.3 alinéa VI, mesure entrée en vigueur au 1er juillet 2010) ;

Considérant que l'étude A.A.C. a conclu que la piste 01/19 n'est pas une piste adaptée (not a mature runway à la lumière des critères de sélection dans un système préférentiel d'utilisation des pistes dans un but d'atténuation du bruit (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 47) ;

Attendu que l'utilisation combinée des pistes 19/25R peut donner lieu à des situations non voulues affectant la sécurité (will infringe safety), ce qui est contraire à la politique de l'OACI sur l'utilisation des critères de sélection pour un système préférentiel d'utilisation des pistes dans un but environnemental par un plan de réduction du bruit (Etude de sécurité AAC sur les critères de Cross et Tailwind, page 56) ;

Considérant que les abords des pistes 25 sont situés à côté de routes de circulation, ce qui facilite grandement l'arrivée des secours en cas d'accident ; et que le seuil de la piste 01 se trouve loin de toute voie de circulation rapide et qu'au décollage la piste 19 longe la butte « Canacseberg » où nichent des lapins et autres rapaces;

Considérant que l'utilisation des pistes est réglée par le « PRS - Preferential Runway System » à savoir un tableau - appelé également « plat du jour-dagschotel » - qui indique pour chaque jour de la semaine, la ou les pistes qui sont utilisées de préférence, de jour et de nuit, respectivement pour l'atterrissage et le décollage ;

Attendu que ces règles du « Preferential Runway System » (PRS) ont un caractère général, et que le Ministre ou Secrétaire Fédéral ayant la Mobilité dans ses attributions donne instruction de les faire figurer dans la publication d'information aéronautique (AIP ou Aeronautical Information Publication), qui est la « publication officielle » éditée par Belgocontrol, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne (article 1<sup>er</sup> de l'Arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air). Les pilotes étant en principe tenus d'utiliser les pistes indiquées ;

Attendu que des instructions ministérielles ou émanant de la Direction Générale du Transport Aérien ont été prises lors des précédents travaux intervenus pendant les mois d'été 2012, 2013, 2015 et 2016 notamment et ce conformément à l'Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne ;

Vu l'exposé oral de la situation fait en séance devant le Collège des Médiateurs ;

## DÉCISION MOTIVÉE DU COLLÈGE DES MÉDIATEURS

Pour ces motifs, le Collège des Médiateurs, à l'unanimité émet l'avis suivant :

- **Article 1** : il est recommandé de promulguer une instruction ministérielle ou sur délégation une instruction de la DGTA autorisant une dérogation temporaire au PRS suite à l'impossibilité d'utiliser la piste 25R sous conditions d'études d'impact, d'études de sécurité, d'études d'obstacles et d'études environnementales avec un suivi hebdomadaire de l'évolution des travaux.
- **Article 2** : il est recommandé de ne pas concentrer en permanence, nuit et jour, tout le trafic uniquement sur la piste 19 pour l'ensemble du trafic aérien et de veiller au respect de tous les principes de sécurité et de limitation de l'impact environnemental en ce inclus le respect des normes de bruit bruxelloises.
- **Article 3** : il est recommandé d'envisager l'utilisation d'autres schémas alternatifs d'utilisation de pistes principalement de nuit (25L atterrissages et 01 décollages) ou pendant les périodes de vent calme inférieur à une composante arrière de 3 noeuds ( atterrissages 19 et décollages 07R).
- **Article 4** : il est recommandé de veiller au respect des études de sécurité et des recommandations contenues dans le rapport AAIU-2008-13 établi le 10 juillet 2009 par la « Air Accident Investigation Unit » du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, et intitulé « Final report on the accident occurred on 25 may 2008 at Brussels-Airport on a Boeing B747-209F registered N704CK ».
- **Article 5** : il est recommandé d'accepter sans condition les éventuelles demandes des pilotes d'opérer au départ d'une autre piste disponible que celle qui serait assignée par le contrôle aérien.
- **Article 6** : il est recommandé de respecter, malgré le cas de force majeure, les diverses décisions de justice limitant l'utilisation de certaines pistes à l'atterrissage.
- **Article 7** : une expédition de la présente décision motivée du Collège des Médiateurs sera transmise au Ministre Fédéral de la Mobilité, au Directeur Général du Transport Aérien du SPF Mobilité et Transports, à l'administrateur délégué de l'entreprise publique SKEYES et au Directeur de la société anonyme Brussels Airport Company.

Ainsi donné à Bruxelles le 9 septembre 2019, le Collège des Médiateurs, estimant de ce fait avoir agi et répondu à ses missions légales par cet avis motivé qui le décharge de toute responsabilité.

**Par le Collège des Médiateurs, les soussignés :**

**Philippe TOUWAIDE**  
Licencié en Droit Aérien  
Directeur du Service Fédéral de Médiation  
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral

**Juan TORCK**  
Médiateur-adjoint  
Détaché de skeyes

**Alexandre de SPIRLET**  
Médiateur-adjoint  
Détaché de skeyes

**Emily DELBAER**  
Assistante de Direction  
Détachée de skeyes

**Mona OUNIS**  
Assistante de Direction  
Détachée de skeyes

**Aurélie DUPONT**  
Assistante de Direction  
Détachée de skeyes

