

DÉCISION MOTIVÉE 17.007 DU COLLÈGE DES MÉDIATEURS AÉRIENS

CM/T/PHT/FR/2019-09/17.007/9 septembre 2019

Concerne : Maintien des publications PBN pour les pistes 07R/07L

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 SKEYES

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 ;

EXPOSÉ DU DOSSIER

Attendu que le Ministre de la Mobilité, par son instruction écrite du 6 juin 2019, a demandé la publication de procédures temporaires PBN pour les atterrissages vers les pistes 07R et 07L, en mode RNP, pendant les travaux de rénovation de la balise aéronautique BUB sise à Steenokkerzeel ;

Attendu que ces procédures d’atterrissage ont été publiées dans l’Amendement 008/2019 des A.I.P publié par skeyes avec mise en service le 15 août 2019 ;

Considérant que ces procédures d’atterrissage seront retirées des AIP par l’Amendement 010/2019 publié par skeyes avec effet au 10 octobre 2019 ;

Attendu que la mise en service effective de ces publications n’est intervenue qu’au 26 août 2019 conformément au NOTAM A2694/19 publié le 13 août 2019 à 14.21 ;

Vu le Règlement d’exécution (UE) 2018/1048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l’utilisation de l’espace aérien et des procédures d’exploitation concernant la navigation fondée sur les performances, dont l’article 7 fixant son entrée en vigueur au 3 décembre 2020 ;

Considérant les communiqués de presse de skeyes sur la navigation basée sur les performances et sur les procédures d'atterrissage par satellite des 17 mars 2016 et 17 octobre 2018 ;

Vu les suppléments AIC 001/2016 du 7 janvier 2016 et 005/2018 du 15 février 2018 relatifs aux principes de la navigation aérienne basée sur le guidage par satellite, la navigation en mode PBN/RNVA /GNSS et les approches en mode RNP ;

Vu l'instruction ministérielle du 15 mars 2016 relative à la publication de procédures d'approche par guidage satellite en mode RNP vers les pistes 07R et 07L de l'Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu le courrier daté du 7 mars 2017 adressé au Ministre de la Mobilité par le CEO de la compagnie aérienne belge Brussels Airlines et demandant la publication de procédures PBN permanentes pour les pistes 07R et 07L de l'Aéroport de Bruxelles-National au motif que les approches RNP améliorent le niveau de sécurité, engendrent une économie de carburant et donc moins de pollution ainsi qu'une diminution du niveau de bruit ;

Attendu que le CEO de la compagnie aérienne belge Brussels Airlines estime dans son courrier du 7 mars 2017 que des approches RNP vers les pistes 07R/L offrent l'avantage de pouvoir maintenir la capacité de l'aéroport dans certaines conditions météorologiques qui, jusqu'à présent nécessitaient l'utilisation de la piste transversale, rendant l'utilisation de l'aéroport dans ces conditions plus sûres, étant en effet moins risqué d'utiliser des pistes parallèles plutôt que sécantes ;

Attendu que les procédures d'atterrissage vers les pistes 07R et 07L se font actuellement en mode visuelle, V.O.R., en interception d'une distance par rapport à la balise BUB sise à Steenokkerzeel ;

Attendu que de jour, du lever du soleil jusqu'à son coucher (Sunset), la piste 07 Left est préférée pour les atterrissages avec un virage final d'alignement à hauteur de Haren et Diegem ;

Attendu que de nuit, pour éviter toute confusion de piste, étant donné que l'interception de la piste se réalise par rapport à une balise BUB située en bout de piste 07 Right, c'est la piste 07 Right qui est préférée pour les atterrissages sans virage final, avec un alignement lointain dans l'axe de la piste ;

Attendu que la procédure VOR 07 Left survole des quartiers densément habités de Ganshoren, Jette et Laeken ;

Attendu que la procédure VOR 07 Left survole le centre du Domaine Royal de Laeken, et de ce fait ne respecte pas l'Arrêté royal du 11 juin 1954 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume, dont l'article 1 interdisant tout survol d'avion dans une circonférence de 1500 mètres de rayon centrée sur le Château Royal de Laeken ;

Considérant que la procédure VOR 07 Left, moins précise, pourrait en cas de léger débordement survoler tout ou en partie des terminaux pétroliers établis le long du Canal maritime de Bruxelles, Quai de Heembeek, répertoriés comme site SEVESO ;

Considérant que la procédure VOR 07 Left impose une remise des gaz pour un alignement dans l'axe de piste, en finale, à hauteur de Haren et Diegem, source de pollution acoustique et atmosphérique ;

Attendu que l'interception de la procédure VOR se réalise à partir de 2000 pieds pour 3000 pieds en mode RNP ;

Attendu qu'entre Tour et Taxis et la Gare de Schaerbeek, les zones survolées en mode RNP ne sont pas des quartiers résidentiels, mais uniquement des zones industrielles et d'équipement ;

Considérant que la législation européenne impose que des procédures basées sur les performances soient publiées pour tous les aéroports d'Europe au plus tard le 3 décembre 2020 ;

Attendu que les procédures aéronautiques ne sont ni un Plan ni un Programme, et ne sont dès lors pas visées par la Loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement ;

Considérant que sur instruction ministérielle, de nouvelles procédures d'atterrissage en mode PBN avec approches RNP ont été publiées à la demande du Ministre de la Mobilité en Belgique, sur base d'une analyse de son administration du Transport Aérien (D.G.T.A.) et ce sans étude d'incidence ni d'enquête publique, dont pour les aérodromes de Beauvechain, Charleroi, Kortrijk, Liège et Ostende ;

Considérant qu'une même administration, en l'occurrence la D.G.T.A., doit analyser et évaluer les procédures de façon identique sur tous les aéroports du Royaume, et qu'il serait inimaginable que des procédures en mode PBN aient été publiées sans aucune étude d'incidence ni de consultation du public pour tous les aéroports sauf pour Bruxelles-National, et que de ce fait l'administration tendrait à interpréter que la Loi du 13 février 2006 ne s'appliquerait que pour le seul aéroport Fédéral de Bruxelles-National ;

Attendu que les pistes 07R et 07L ne sont pas des pistes préférentielles utilisées pour l'atténuation du bruit ;

Attendu que les pistes 07R et 07L ne sont utilisées que selon le principe élémentaire du « Most Suitable Runway » à savoir une utilisation logique face au vent, soit un vent de secteur Est à Sud-Est, en cas de dépassement des valeurs de composantes de vent sur les pistes préférentielles 25R et 25L ;

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 que les procédures RNP 07R/L publiées aux AIP à dater du 15 août 2019 soient maintenues opérationnelles dans les AIP même après la fin des travaux à la balise BUB
- **Article 2** : il est recommandé que les procédures RNP 07R/L ne soient ni suspendues ni retirées des AIP
- **Article 3** : il est recommandé de respecter la date de la mise en œuvre du concept PBN en Europe telle que prévue dans le Règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission du 18 juillet 2018 en son article 7
- **Article 4** : il est recommandé de maintenir également la publication des procédures SID de départ en mode RNAV pour les pistes 07R/L et 25R/L
- **Article 5** : il est recommandé de veiller à garantir la sécurité du trafic aérien à Bruxelles-National en évitant les schémas de pistes croisées, les approches sans alignement dans l'axe de piste ou les approches avec un excès de vent latéral
- **Article 6** : 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, et à l'administrateur délégué de l'entreprise publique autonome SKEYES

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

Aurélien DUPONT

Assistante de Direction
Détachée de skeyes