

DECISION MOTIVEE 17.010 DU COLLEGE DES MEDIEATEURS AERIENS

CM/T/PHT/FR/2019-11/17.010/ Jeudi 21 Novembre 2019

Concerne : RESA piste 19

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 jeudi 21 novembre 2019 rendons l’avis suivant dans le cadre du dossier en question et formulons la présente recommandation à :

- Ministre de la Mobilité du Gouvernement Fédéral
- Présidente du S.P.F. Mobilité et Transports
- Directeur Général du Transport aérien du SPF Mobilité et Transports
- Administrateur délégué de l’entreprise publique autonome SKEYES
- Directeur de la société privée titulaire d’une licence pour « 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, 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 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 ;

Attendu que les pistes 25R/L sont utilisées préférentiellement à Bruxelles-National pour des motifs de capacité opérationnelle, et que cette capacité de 74 mouvements coordonnés par heure est uniquement garantie par une utilisation indépendante, parallèle et sans croisements uniquement des pistes 25R/L ;

Considérant l’Article 24 de l’Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d’exploitation de l’Aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C. : « *le titulaire de la licence garantit la capacité déclarée des pistes à septante-quatre mouvements coordonnés par heure, capacité pouvant être portée à quatre-vingt mouvements par heure* » ;

Considérant l’Article 24 § 1er de l’Arrêté royal du 25 avril 2014 portant approbation du troisième contrat de gestion conclu entre l’Etat belge et BELGOCONTROL : « *BELGOCONTROL garantit la capacité déclarée des pistes à l’Aéroport de Bruxelles-National, en tant qu’aéroport entièrement coordonné, de 74 mouvements coordonnés par heure* » ;

Attendu que l’utilisation de pistes croisées ou dépendantes, comme la configuration Atterrissages 01 et Décollages 07R réduit la capacité opérationnelle horaire à 54 mouvements par heure et entraîne, outre des conflits et croisements au sol, mais des retards importants dans le trafic aérien, lesquels sont systématiquement rapportés par Eurocontrol ;

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

a) Travaux durant l'été 2020 sur la piste 25R/07L

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 ;

b) Spécificités propres à la piste 01/19 de Bruxelles-National

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 ne 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 02/20, alors que les autres pistes sont également utilisables, on réduit inutilement les marges de sécurité (*using runway 02/20, 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 A.A.C. 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 ;

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 ;

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 ;

c) Quant à la longueur actuelle de la zone RESA en bout de piste de décollage 19

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 20, 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 20 de par la présence de voies de chemins de fer et d'une voie de circulation en bout de la 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* » ;

ICAO STANDARDS

2.1 Annex 14 assigns a code number amongst the aerodrome reference codes in accordance with the aeroplane reference field length as follows :

- a) minimum take-off distance less than 800 m: Code number 1 ;
 - b) minimum take-off distance 800 m up to but not including 1,200 m : Code number 2 ;
 - c) minimum take-off distance 1,200 m up to but not including 1,800 m : Code number 3 ;
 - d) minimum take-off distance 1,800 m and over: Code number 4.
- 2.2 "3.5 Runway End Safety Areas" requires that a RESA should be provided at each end of a runway strip where the code number is 3 or 4, and where the code number is 1 or 2 and the runway is an instrument one.

2.3 However, and regardless of the code number, a RESA shall be at least 90 m, with recommended lengths as in a) and b) :

- a) at least 240 m where the code number is 3 or 4 ;
- b) at least 120 m where the code number is 1 or 2.

d) Historique des remarques adressés à Brussels Airport Company sur la distance de la RESA 19

Considérant la prise de position de l'association belge des pilotes BeCA le 4 juin 2008 quant à la zone RESA de la piste 19 par une prise de position pour une utilisation sécurisée des pistes à Bruxelles-National ;

Attendu les « Safety recommendations » reprises en page 54 du rapport AAIU-2008-13 établi le 10 juillet 2009 par la Cellule d'investigation des accidents aériens de la DGTA ;

Considérant les courriers qui ont été envoyés à Brussels Airport Company par les Secrétaires d'Etat à la Mobilité les 10 août 2009, 26 avril 2010, 26 juillet 2011 et 30 janvier 2012 mais aussi les diverses analyses et études établies par la Direction générale du Transport aérien en date des 9 juillet 2009, 6 janvier 2010, 20 avril 2010, 26 avril 2010, 24 décembre 2010 et 21 février 2012 :

Pour maintenir le risque au niveau ALARP (as low as reasonably practicable), le Secrétaire d'Etat aimerait recommander de prendre en considération les alternatives suivantes permettant la réduction du risque, notamment pour les pistes 19 et 25L :

- *Prolonger les RESA mentionnées ci-dessus ;*
- *Pour chacune de ces RESA, installer un EMAS en concertation avec la DGTA ;*
- *Réduire les distances déclarées, et donc réduire la partie utilisable des pistes.*

Attendu que Brussels Airport Company a répondu par la négative à toute extension de la zone RESA les 28 janvier 2010, 12 juillet 2010 et 17 février 2012 ;



Technical paper

Safe operations of Brussels Airport runways

June 08 BeCA recommendations

Following the Kalitta accident and referring to our Position Paper of April 2006 and to the IFALPA safety bulletin of July 2005, BeCA recommends.

As a standard operation aircraft should always land and take-off into the wind. Airports may have main runways (Preferential Runway System) which are better suited than others because of runway length, obstacles in the approach and departure path, equipment, capacity, lack of crossing with other runway. Therefore the use of a main runway is acceptable even with some tailwind or crosswind because overall safely would still be better than using another runway into the wind. In Brussels, this is 25L/R.

In this case acceptable tailwind and crosswind should be limited to 5/15 kts respectively, gusts included (ICAO recommendation).

In a preferential runway system there is only one runway (or set of parallel runways) that can be used as a preferential runway even with some unfavourable wind because overall safety will still be enhanced. It is impossible that, depending of the day of the week and the hour of the day, other runways are selected as preferential runway just for the purpose of noise "dispersion" as this obviously degrades the safety.

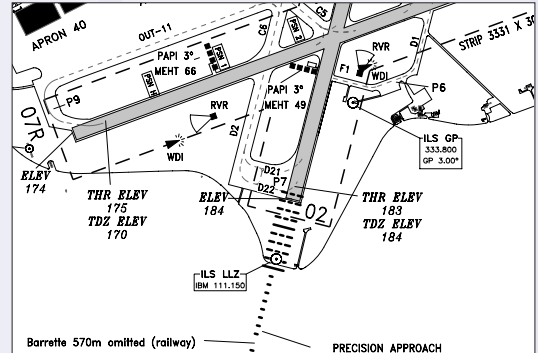
Furthermore the use of take-off and landing runways into the wind would reduce the overall noise. Tailwind does cause more noise because aircraft taking off use more power, stay lower and as a result need more distance to reach a certain altitude.

Use of 02/20

Runways 02/20 (shorter runways, crossing other runways) should only be used as an "escape" runway in case of strong northerly and southerly winds and 25L/R or 07L/R cannot be used due to exceeding crosswind limits. In this case we need runway 02/20 to stay operational. Runways 02/20 should not be part of a noise Preferential Runway System and in no case the use of crossing runways 20/25R and 02/07R should be used for those purposes. The use of crossing runways significantly enhances the risk of collisions. If runway 02 or 20 is used, both landing and take-off should be from this runway.

Use of 07L/R

In order to enhance the safety and reduce the overall noise, the installation of an ILS on 07L is a must. With the installation of an ILS on 07L, runways 07L/R could be used as an equivalent alternative for 25L/R in case of easterly winds. This would result in safer operations (less tailwind, no crossing runways), less noise and a better spreading of the noise.

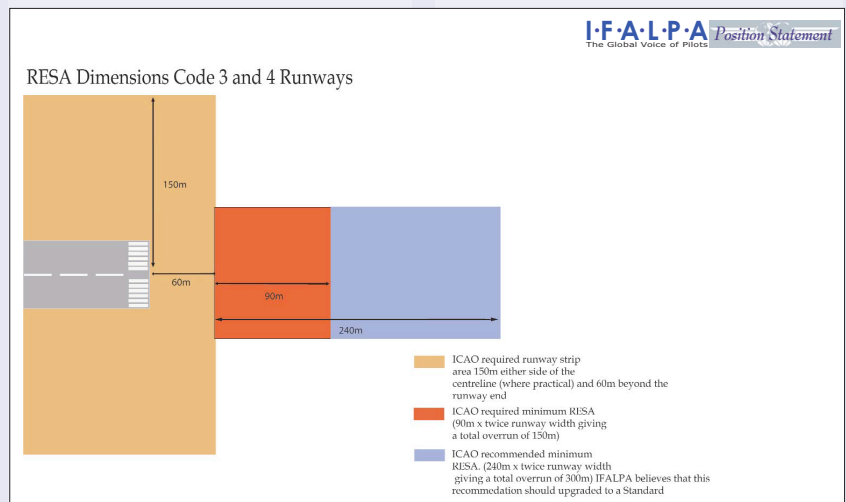


240m (together with the 60m strip this provides 300m overrun available). This will dramatically reduce the chances of a post overrun fire and the risk of major injuries and death for passengers, crews, airport staff and passers-by.

Extended RESA or EMSA:

The runway strip, which is flat, firm and free of non-frangible obstructions, is an area that must extend a minimum of 150m either side of the runway centreline and at least

In case an adequate RESA cannot be constructed due to the location of the runway and the surrounding terrain, an Engineered Materials Arresting System (EMAS) should be installed. An EMAS is an arrestor bed of



60m beyond the end of the runway. The RESA (Runway End Safety Area) is an area that extends a minimum of 90m beyond the end of the runway strip and with twice the width of the runway. Analysis of data from runway overrun events has shown that in most cases aircraft leave the runway surface at speeds of less than 70kts and come to a complete stop within 300 m of the runway end. ICAO recommends a minimum RESA of

crushable concrete blocks which works by transferring the energy from an overrunning aircraft into the action of crushing the concrete system. In the Kalitta case, runway 20 is equipped with a RESA of 107m (i.o. 240m recommended by ICAO). This RESA seemed insufficient to stop the B747.

File name : Safe use of EBBR RWYs Technical paper.rtd Modified on : 4/06/08

e) Rapport de l'organisme d'enquête

Considérant que le 10 juillet 2009, la cellule d'investigation des accidents aériens de la DGTA sort son rapport final sur cet accident, et recommande (page 54 de son rapport), 4 recommandations de sécurité pour éviter tout futur accident :

1. Modification du programme d'entraînement des pilotes de Kalitta
2. RESA, extension de la zone sur la piste 20 à la longueur recommandée par l'ICAO ou installation de filets de sécurité EMAS
3. Renforcement du travail des équipes de protection contre les oiseaux
4. Amélioration de la communication avec Belgocontrol concernant l'utilisation totale de la longueur des pistes en service

f) Caractéristiques de la zone RESA de la piste 19

Attendu que l'ICAO impose une zone de sécurité d'une longueur minimale de 90 mètres et d'une largeur minimale de 90 mètres ;

Considérant que la zone RESA située actuellement en bout de piste 20 correspond à ces dimensions minimales avec une dimension de 158,14 mètres de long et 100 mètres de large ;

Vu toutefois que l'annexe 14 de l'ICAO recommande d'étendre la longueur de toute zone RESA à une distance de 240 mètres. Cette recommandation non obligatoire n'est pas rencontrée dans le cas de la piste 19 de Bruxelles-National. La piste 19 est ceinturée par une route de circulation interne située à 4 mètres en contrebas de la piste, de deux lignes ferroviaires situées à 20 mètres en contrebas de la piste ;

Attendu que le rapport de la Cellule d'Enquêtes reconnaît (page 28) que l'extension de la zone RESA de la piste 19 semble difficile de la présence de routes et d'équipements autour des routes, ce qui entraînerait des coûts importants. Une possibilité toutefois d'augmenter l'efficacité de la petite zone RESA actuelle serait d'installer un système EMAS qui devrait accroître l'effet de freinage des avions ;

g) Rapport de la DGTA

Considérant que dès le 6 janvier 2009, la DGTA a contacté tous les exploitants aéroportuaires de Belgique en leur demandant de fournir des informations précises sur la manière dont les zones RESA ont été implémentées sur tous les aéroports certifiés de Belgique ;

Attendu que par un rapport écrit du 9 juillet 2009, la DGTA analyse toutes les conclusions de l'enquête et constate que l'allongement de la zone RESA sur la piste 19 entrerait en conflit avec une route de circulation automobile interne à l'aéroport et nécessiterait un nivellement du sol et le déplacement de certains équipements de l'ILS de la piste 19 ;

h) Action du Cabinet Schoupe en 2009

Considérant que le Secrétaire d'Etat Schoupe a adressé un courrier à Brussels Airport en date du 10 août 2009 demandant d'entreprendre une étude de coût et de faisabilité quant à l'implémentation de diverses mesures en vue de diminuer les risques sur la piste 19 :

- L'allongement de la zone RESA à la longueur recommandée par l'ICAO
- L'installation d'un système EMAS
- Toute autre solution technique améliorant la sécurité sur la piste 19

i) Position de Brussels Airport en 2010

Attendu que dans sa réponse du 28 janvier 2010, Brussels Airport précise que pour correspondre aux recommandations ICAO d'une zone RESA d'une longueur de 240 mètres, la zone actuelle devrait être prolongée d'au moins 82 mètres ; ce qui est impossible vu les dénivellations du terrain et la présence d'une voie de circulation et de deux lignes de chemins de fer ;

Considérant que Les coûts d'un tel prolongement sont estimés à 14 mios €, soit une solution très onéreuse ;

Attendu dès lors qu'une solution pourrait consister en un raccourcissement de la longueur disponible au décollage (TORA) de la piste de décollage 20 d'au moins 133 mètres ;

j) Action de la DGTA en avril 2010

Attendu que par son courrier du 20 avril 2010 adressé au Secrétaire d'Etat Schouppe, la DGTA estime que Brussels Airport n'a pas assez étudié la question du raccourcissement de la longueur disponible de la piste 19, et que cette hypothèse ne saurait représenter un coût prohibitif ;

Considérant de plus, l'utilisation d'un bout de la piste comme zone de sécurité avec une longueur de piste disponible réduite offrirait déjà une marge de sécurité suffisante, éventualité qui n'a ni été étudiée ni envisagée par Brussels Airport ;

k) Action du Cabinet Schouppe en 2010

Attendu que par un courrier du 26 avril 2010, le Secrétaire d'Etat Schouppe demande à Brussels Airport d'étudier en détail une diminution de la longueur disponible au décollage (TORA) de la piste 19 pour se conformer aux recommandations de l'ICAO sur les zones RESA ;

l) Réponse de Brussels Airport en 2010

Attendu que Brussels Airport répond par un courrier du 12 juillet 2010 qu'ils attendent d'abord une mise stricte à égalité entre toutes les pistes des aéroports de Belgique avant d'entreprendre des mesures de raccourcissement de la longueur disponible au décollage sur la piste 20. Arnaud FEIST estime que la situation de la piste 19 est sécurisante et conforme aux normes de l'ICAO, de ce fait Brussels Airport n'entreprendra aucune étude supplémentaire ;

m) Limitation du poids au décollage (MTOW) sur la piste 19 depuis le 1er juillet 2010

Vu l'accord du Gouvernement Fédéral entériné par le Conseil des Ministres du 26 février 2010 qui a prévu de limiter le décollage sur la piste 19, lors de son utilisation simultanée avec la piste 25R, aux seuls avions d'un poids maximum au décollage (MTOW) inférieur à 200 tonnes ;

Considérant que cette mesure est entrée en application au 1er juillet 2010 et a déjà permis d'accroître la sécurité des opérations au décollage sur la piste 19 ;

Attendu que les avions de plus de 200 tonnes utilisent toujours la piste de décollage 25R lorsque dans le cadre du Preferential Runway System les pistes 19 et 25R sont utilisées pour les départs, et que de ce fait tous les avions de plus de 200 tonnes qui suivent une destination Sud ou Est vers les points de sortie LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY partent de la piste 25R en procédure SID CHARLIE alors que les avions de moins de 200 tonnes vers ces mêmes points de sortie décollent de la piste 19 en procédure SID LIMA ;

Attendu que le même principe de précaution prévaut de nuit pour tous les avions de plus de 200 tonnes qui suivent une destination Sud ou Est vers les points de sortie LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY qui partent de la piste 25R en procédure SID ZULU alors que les avions de moins de 200 tonnes vers ces mêmes points de sortie décollent de la piste 19 en procédure SID LIMA ;

n) Action de la DGTA en décembre 2010

Considérant que dans une note détaillée du 24 décembre 2010, la DGTA a analysé l'ensemble des zones RESA sur les aéroports de Belgique ;

Attendu que les risques les plus importants se présentent à Antwerpen :

- Zone RESA trop courte sur la piste 29
- Absence de toute zone RESA sur la piste 11
- Des adaptations doivent être prises avant février 2013 ;

Considérant que viennent ensuite les zones RESA de Bruxelles-National des pistes 19 et 25L, et des pistes 04R et 22L de Liège-Bierset ;

Considérant que la DGTA signale que les risques liés à un décollage raté sur ces pistes sont plus élevés que sur les autres aéroports de Belgique ;

Attendu que trois solutions sont proposées :

- Prolonger les zones RESA actuelles
- Installer un système EMAS
- Diminuer les « distances déclarées » les TORA au décollage, donc réduire une partie utilisable des pistes

o) Action du Cabinet Wathelet en 2012

Attendu que dès le 30 janvier 2012, le Secrétaire d'Etat Wathelet a rappelé à Brussels Airport les recommandations du rapport final d'enquête sur l'accident Kalitta ; en demandant de prendre des mesures concrètes afin de remédier aux problèmes de sécurité sur la piste 19 ;

p) Position de Brussels Airport en 2012

Considérant que dans sa réponse du 17 février 2010, Brussels Airport estime que l'analyse des risques effectuée par la DGTA avait conclu que le risque existant était « tolérable », et qu'ils estiment que le RESA actuel est suffisant ;

Attendu que Brussels Airport fait remarquer qu'il faut analyser le cas de tous les aéroports de Belgique, dont 11 des 18 pistes ne satisfont pas aux recommandations de l'ICAO dont 2 ont à peine 90 mètres et 2 sont sous les 90 mètres ;

Considérant enfin que Brussels Airport ne modifiera pas sa position puisque l'ICAO risque de prendre en novembre 2012 de nouvelles décisions concernant les RESA et EMAS. Il convient donc d'attendre la nouvelle réglementation à adopter ;

q) Assemblée de l'ICAO de 2013

Considérant que l'ICAO a discuté de la longueur des zones RESA lors de sa 38ème session, et a émis une position en date du 13 septembre 2013, document A38-WP/298 – TE 131 :

ICAO Aircraft Accident/Incident Data Reports (ADREP) states that the number of accidents occurring on runway during landing and preparation is increasing. Doc 9157 Aerodrome Design Manual explains that aeroplanes may suffer a considerable impact from undershooting or overrunning during landing, and that in order to prevent such circumstances, an additional RESA distance of 90 m shall be applied for code number 3 or 4, and 1 or 2 and the runway is an instrument one.

2.5 ADREP further recommends that a RESA should extend at least 240 m for code number 3 or 4, and 120 m for code number 1 or 2, as stipulated in Annex 14.

3. DISCUSSION

3.1 Annex 14 and Doc 9157 propose 90 m of RESA as a minimum standard distance, this length of RESA being a risk factor for large-sized aircraft during takeoff and landing.

3.2 In the case of runways which have not followed the recommendation of 90 m RESA, pilots may lack sufficient time to respond to any emergency situation, compared to those runways which have followed the recommendation. As a result, the psychological burdens on pilots increased, as is the risk of accident.

3.3 Airport operators should strive to keep their RESA distance to 120 m or 240 m as recommended in Annex 14, in order to reduce the risk of accident; however, such a significant investment on expanding airport facilities or runways makes it difficult to follow the recommendation.

3.4 It is, however, necessary to follow the recommendation in order to reduce the psychological burdens on pilots as well as the risk of accident.

4. CONCLUSION

4.1 ICAO is invited to request that the aerodromes keep their RESA to 90 m to improve safety by using complementary measures for air traffic control and supporting equipment.

4.2 ICAO is invited to analyze the followings with regard to the length of RESA and to share the result with Member States:

- a) types and the number of accidents occurring in aerodromes that follow the Standards and in those that follow the recommendation;
 - b) the effect of accident prevention and safety improvement experienced in aerodromes that follow the recommendation, compared with aerodromes that follow the Standards.
- 4.3 ICAO is also required to review whether the current 90 m minimum distance of RESA is appropriate by conducting a cost-benefit analysis, and further studies on investment and the effect of accident prevention and safety improvement related to an expansion of RESA.

Vu l'étude présentée par EGIS-AVIA le 3 juillet 2013 sur les conditions d'utilisation de la piste de décollage 19 à l'Aéroport de Bruxelles-National ;

Considérant qu'il est du devoir des Médiateurs Aériens de prévenir tout risque d'accident, et donc d'avertir et rappeler à l'exploitant aéroportuaire Brussels Airport Company que son choix manifesté dans son courrier du 6 décembre 2018 de recourir prioritairement aux décollages 19 pendant les travaux de l'été 2020, sans limitation de tonnage et avec une zone RESA inférieure à 240 mètres pourrait entraîner des situations conflictuelles ou des risques ;

Attendu que Brussels Airport Company doit endosser toute responsabilité ultérieure du fait du maintien de sa position quant à la non-extension de la zone RESA sur la piste de décollage 19 de l'Aéroport de Bruxelles-National ;

Considérant qu'imposer sans restriction de poids des décollages d'avions gros porteurs de plus de 200 tonnes sur la piste 19 pourrait diminuer les marges de sécurité ;

Vu les nombreux rappels et autres demandes restées sans réponses, et adressées à la Direction de Brussels Airport Company par les Secrétaires d'Etat Schouppe et Wathélet et par l'Administration de la Direction générale du Transport Aérien ;

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 rappelé au Directeur de Brussels Airport Company que la zone RESA de la piste 19 ne remplit pas les conditions de longueur recommandées par l'ICAO ;
- **Article 2** : il est rappelé au Directeur de Brussels Airport Company que la sécurité du trafic aérien importe avant toute autre considération économique ou de capacité opérationnelle de l'Aéroport de Bruxelles-National ;
- **Article 3** : il est rappelé au Directeur de Brussels Airport Company que la piste 01/19 n'est pas compétitive par rapport aux pistes 25R/L, qu'elle est plus courte, moins bien équipée, en pente et qu'elle présente des obstacles.
- **Article 4** : il est recommandé de respecter les recommandations ICAO pour la définition d'une longueur à 240 mètres de la zone RESA en bout de piste 19 afin de diminuer les risques d'accident
- **Article 5** : il est rappelé au Directeur de Brussels Airport Company que tout chantier important entraînant la fermeture de pistes nécessite de facto et logiquement des désagréments en terme de disponibilités de pistes, mais que ces travaux ne peuvent pas avoir un impact sur la sécurité du trafic aérien ni ne peuvent diminuer la sécurité par une utilisation irrationnelle des pistes, une utilisation forcée des pistes ou une utilisation des pistes par des avions gros porteurs sur une distance au décollage (TODA) réduite enfreignant par la même les marges élémentaires de sécurité
- **Article 6** : une expédition de la présente décision motivée du Collège des Médiateurs sera transmise au Ministre Fédéral de la Mobilité, à la Présidente du S.P.F. Mobilité et Transports, au Directeur Général du Transport Aérien du S.P.F. Mobilité et Transports, et au Directeur de l'entreprise commerciale privée Brussels Airport Company

Ainsi donné à Bruxelles le jeudi 21 novembre 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 ultérieure en cas d'accident aérien sur la piste 01/19 de l'Aéroport de Bruxelles-National.

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