

## DÉCISION MOTIVÉE 17.020 DU COLLEGE DES MÉDIATEURS AÉRIENS CM/T/PHT/FR/2020-08/17.020/10 août 2020

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 - **Alexandre de SPIRLET** – Médiateur-adjoint en présence des Mesdames **Aurélié DUPONT** et **Emily DELBAER** assurant le secrétariat ; réunis en séance collégiale des Médiateurs Aériens en date du 10 août 2020 rendons l’avis suivant dans le cadre du dossier en question et formulons la présente recommandation à :

- 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

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 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’ensemble des considérants de la décision motivée du 27 juillet 2020 qui vaut également pour ce 1<sup>er</sup> complément à la précédente décision motivée ;

### **EXPOSÉ DU DOSSIER :**

Considérant que des procédures RNP avaient été publiées dans les AIP en 2020 ;

Attendu que l'AIRAC 009/2020 effectif au 13 août 2020 retire des AIP la publication de procédures RNP pour la piste 07L ;

Attendu que l'AIRAC 010/2020 effectif au 10 septembre 2020 retire des AIP la publication de procédures RNP pour la piste 07R ;

Vu nos nombreuses recommandations en vue de la publication de procédures RNP permanentes pour les pistes 07L et 07R dont notamment les décisions collégiales 17.007 et 17.008 du 9 septembre 2019, nos courriers 7014-P et 7015-P du 21 mars 2018, 7028-P du 19 septembre 2018, 7044-P du 27 janvier 2019, 7061-P du 15 mai 2019 et notre évaluation 2019 du 10 octobre 2019 7087-P ;

Considérant qu'à l'atterrissage la piste 07L offre une longueur disponible à l'atterrissage de 3.638 mètres pour 3.211 mètres à la piste 07R et seulement 2.987 mètres pour la piste 01 qui de plus est en pente descendante dans le sens des décollages ;

Attendu qu'une évolution climatique incontestable se remarque avec des vents qui proviennent plus régulièrement des secteurs azimuts Est à Sud, alors qu'initialement les vents contraires aux vents dominants étaient du secteur Nord à Est ;

Attendu que le vent d'Ouest reste la règle, mais que l'exception est de moins en moins un vent de Nord et de plus en plus souvent un vent d'Est ;

Attendu que les pistes 07 sont orientées à 065° en 07L et à 069° en 07R alors que la 01 est orientée à 014°; Considérant qu'il convient d'éviter des utilisations de piste avec des composantes excessives de vent arrière et/ou de vent latéral ;

Attendu que la sécurité des opérations aériennes prime avant toute autre considération; Considérant qu'il n'est pas raisonnable de forcer des utilisations de pistes contre nature sans diminuer les marges de sécurité;

Attendu que la publication de procédures RNP pour toutes les pistes a pour but d'assurer la sécurité optimale des procédures aériennes et qu'il n'est pas question de déléster l'une ou l'autre zone ni de surcharger l'une ou l'autre zone;

Attendu que les procédures RNP 07 permettent des interceptions rectilignes de l'axe de piste, sans virages, en CDO et à partir d'une altitude plus élevée à 3.000 pieds au lieu de la procédure VOR-DME qui s'opère à partir de 2.000 pieds et qui impose un virage en finale ;

Attendu que 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, fixe une date butoir du 3 décembre 2020 par son article 7 ;**

Pour ces motifs,

**Le Collège des Médiateurs :**

- regrette que les procédures RNP 07L et 07R aient été retirées des AIP sans aucun motif ni explication pertinente ;
- constate que la sécurité des procédures aériennes n'est pas optimale en maintenant la publication de procédures obsolètes VOR-DME en 07L et 07R ;
- constate que l'inégalité d'équipement des pistes induit à des utilisations contre-productives de pistes avec des excès de composantes de vent ;
- constate que les procédures aériennes ne sont ni un plan ni un programme et que de ce fait la Loi du 13 février 2006 ne leur est pas opposable ;
- constate que des procédures RNP ont été publiées dans les AIP pour toutes les pistes de tous les aéroports de Belgique (sauf les 07 de Bruxelles-National) sans aucune étude d'incidence ni de consultation du public, et que partant du principe élémentaire du Droit Administratif selon lequel l'Administration ne peut mentir ni ne peut adopter d'attitude discriminatoire, il convient dès lors de traiter de façon identique et selon le processus décisionnel équivalent toutes les publications pour toutes les pistes de tous les aéroports de Belgique ;
- constate que les procédures RNP pour les autres aéroports de Belgique sont de nouvelles procédures et ne sont pas la simple transposition de procédures existantes (*overlay*) ;
- attendu que personne ne parvient à expliquer pourquoi il ne fallait ni étude d'incidence ni consultation du public pour toutes les procédures RNP de toutes les pistes de tous les aéroports de Belgique et pourquoi il faudrait une étude d'incidence et une consultation du public uniquement pour les procédures RNP relatives aux pistes 07 de Bruxelles-National ;
- maintient que la volonté des Médiateurs de privilégier le concept équitable RNP appliqué de façon identique pour toutes les pistes de Bruxelles-National vise exclusivement à garantir la sécurité optimale et qu'il n'est pas question d'envisager des transferts ou compensations de trafic entre une et une autre piste; notre objectif est et restant la sécurité ;
- constate que la Belgique risquerait d'être en infraction pour non application avant le 3 décembre 2020 du 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
- regrette de façon générale le manque d'initiative des autorités qui ne visent pas à imposer des procédures de vol basées sur les développements technologiques et sur le guidage par satellite (concept RNP-PBN).

Ainsi donné à Bruxelles le 10 août 2020, 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

**Alexandre de SPIRLET**

Médiateur-adjoint  
Détaché de skeyes

**Emily DELBAER**

Assistante de Direction  
Détachée de skeyes

**Aurélie DUPONT**

Assistante de Direction  
Détachée de skeyes

