

DÉCISION MOTIVÉE 17.028 DU COLLEGE DES MÉDIATEURS AÉRIENS
CM/T/PHT/FR/2021-05/17.028/31 mai 2021

Concerne : Publications de procédures PBN permanentes pour les pistes 07R/07L de Bruxelles-National.

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, Aurélie DUPONT** et **Emily DELBAER** assurant le secrétariat ; réunis en séance collégiale des Médiateurs Aériens en date du 31 mai 2021 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 SKEYES
- Directeur commercial de la société privée 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 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 précédent 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 AIP publié par Skeyes avec mise en service le 15 août 2019 ;

Ont été 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, et l'alinéa 7.2.d pour le 25 janvier 2024 au plus tard ;

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, VOR, 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 07L 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 07L survole des quartiers densément habités de Ganshoren, Jette et Laeken ;

Attendu que la procédure VOR 07L 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 1.500 mètres de rayon centrée sur le Château Royal de Laeken ;

que la procédure VOR 07L, 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 07L 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 2.000 pieds pour 3.000 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 et qu'aucune personne survolée n'est réellement établie dans les 8 derniers kilomètres avant le seuil de la piste 07L surtout (Tribunal de Première Instance de Bruxelles, Cessation Environnementale, point 67, page 34) ;

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, avec quelques exceptions tolérées jusqu'au 25 janvier 2024 ;

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 (DGTA) et ce sans étude d'incidence ni d'enquête publique, dont pour les aérodromes de Beauvechain, Charleroi, Kortrijk, Florennes, Leopoldsborg, Liège et Ostende ;

Considérant qu'une même administration, en l'occurrence la DGTA, 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 ;

Attendu que le schéma alternatif usuel induit des croisements de pistes au sol, entre les départs 07R et les arrivées 01 et que ce risque d'abordage au sol doit être éliminé par des utilisations parallèles et totalement indépendantes de pistes sans aucun croisement ;

Considérant qu'un nombre important de réclamations ont été introduites entre les 28 et 31 mai 2021 quant à l'utilisation « décalée » des approches 07L en mode DVOR-DME *approach*, par des habitants de Asse, Zellik, Dilbeek, Ganshoren, Berchem Sainte-Agathe, Jette et Laeken qui s'étonnent que la réglementation européenne quant aux procédures PBN ne soit toujours pas appliquée à Bruxelles-National pour les atterrissages éventuels, face au vent, vers les pistes 07L et 07R ;

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 des procédures RNP 07R/L soient publiées de façon permanente aux AIP de Bruxelles-National sans délai afin de garantir prioritairement la sécurité du trafic aérien, en dirigeant les avions à l'atterrissage face au vent en cas de vent du secteur Nord-Est à Sud-Est d'une intensité forte avec dépassement de la vitesse moyenne du vent sur les pistes 25R conformément aux définitions de l'ICAO ;
- **Article 2** : il est recommandé de respecter 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 1.500 mètres de rayon centrée sur le Château Royal de Laeken ;
- **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

- **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 et au Directeur Commercial de la société anonyme privée Brussels Airport Company

Ainsi donné à Bruxelles, le 31 mai 2021, 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

Juan TORCK

Médiateur-adjoint
Détaché de skeyes

Emily DELBAER

Assistante de Direction
Détachée de skeyes

Mona OUNIS

Assistante de Direction
Détachée de skeyes

Aurélié DUPONT

Assistante de Direction
Détachée de skeyes