



Note à l'intention de Madame la Ministre de la Mobilité, Chargée de Belgocontrol et de la SNCB

Concerne : analyse d'un projet d'instruction (élaboré par Belgocontrol) pour la publication d'une procédure RNP 07L

Numéro de dossier :

Nos références :  
LL/RNP07

Annexe(s) :

Bruxelles le:  
08032016

Madame la Ministre,

Faisant suite à votre demande d'analyse du projet d'instruction RNP pour les approches en piste 07L envoyé par Monsieur Geoffroy Robert en date du 2 mars 2016 (« projet instruction RNP07.docx »).

De manière générale, la DGTA souhaite confirmer qu'elle soutient l'implémentation du concept PBN et a déjà adressé des courriers d'état des lieux en ce sens à Madame la Ministre. Outre la résolution mentionnée, il est opportun de rappeler la résolution A36-23 qui déjà recommandait la mise en place de procédures APV, mais aussi l'Annexe 11 qui recommande que l'exploitation en navigation fondée sur les performances soit mise en oeuvre dès que possible. Le SESAR Master plan va dans le même sens. L'objectif est de disposer de procédures d'approches APV 3D sur toutes les pistes aux instruments, de mettre en place des procédures LNAV et LNAV/VNAV et, sur demandes éventuelles et attendues, des opérateurs d'aéroports et aériens, des procédures LPV pour aboutir à plus long terme (« Horizon 2020 ») à la suppression des procédures conventionnelles terminales et d'approche et à la réduction des balises. Nos documents nationaux « PBN Implementation Strategy for Belgium » et « PBN Airspace Concept Document » reflètent par ailleurs ces objectifs.

Pour la DGTA, étant donné l'importance de la mise en place de ces procédures PBN, il est dès lors d'autant plus important d'en assurer une implémentation correcte.

Or, en l'espèce, le projet d'instruction RNP pour les approches en piste 07L réparé par Belgocontrol manque de clarté, contient des éléments contradictoires, et présente des risques légaux sur lesquels la DGTA souhaite informer la Ministre.

Divers éclaircissements devraient être obtenus préalablement auprès de Belgocontrol:

- Est-il absolument indispensable, pour raisons de sécurité aérienne durant la période des travaux, de mettre en oeuvre cette instruction immédiatement ? Si la réponse est affirmative, il convient d'en détailler les raisons.
- La durée de validité de l'instruction en projet n'est pas claire. S'agit-il pour Belgocontrol d'une instruction temporaire, destinée à assurer la sécurité des approches en piste 07L pendant la période des travaux, au cours de laquelle la piste 01 sera inutilisable, ou s'agit-il d'une instruction permanente ?

- Le tracé d'approche RNP proposé par Belgocontrol s'effectue dans l'axe de la piste 07L. Pour quelles raisons ce tracé a-t-il été préféré par Belgocontrol au tracé de l'approche actuelle oblique en VOR ? S'agit-il d'une contrainte technique ou d'un choix opérationnel ? Il convient de détailler ce qui justifie la réponse.

Indépendamment de ces questions, et après vérification des publications AIP les plus récentes (3 mars 2016) concernant les atterrissages en pistes 07L et 07R à l'aéroport de Bruxelles-National, la DGTA constate les éléments suivants:

- Une approche en oblique est publiée pour la piste 07L
- Une approche dans l'axe de piste est publiée pour la piste 07R

Il est donc évident que la volonté de Belgocontrol de publier aux AIP une approche aux instruments (satellite) sur la piste 07L revient à mettre en place une nouvelle route du point de vue de son impact sonore au sol et donc du point de vue de la réglementation environnementale.

Nous vous renvoyons à nos analyses juridiques concernant le champ d'application de la loi du 13 février 2006. Il s'agit, en application de cette loi, et de la jurisprudence récente, d'effectuer, préalablement à la publication de nouvelles routes, une concertation publique préalable ainsi que dans certains cas une étude d'impact environnemental préalable.

De plus, contrairement à ce qu'affirme Belgocontrol dans son projet, cette nouvelle approche RNP en piste 07L aboutirait à modifier les couloirs de vols actuellement publiés aux AIP, ainsi que les contours de bruit. Par rapport à l'approche oblique, une approche dans l'axe de la 07L impacterait un nombre nettement plus important de personnes que l'approche actuelle.

Nous ne pouvons dès lors que vous recommander de veiller au prescrit de la loi de 2006 dans le cadre de ce projet de route RNP en piste 07L.

La DGTA souhaite également vous faire part des commentaires supplémentaires suivants par rapport au projet d'instruction de Belgocontrol:

1. Contrairement à ce qu'affirme Belgocontrol pour justifier la mise en place de la procédure RNP, la résolution A37-11 adoptée par l'Assemblée générale de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en octobre 2010, ne constitue pas une contrainte légale, comme positionné dans la liste des dispositions légales. La DGTA se pose la question de l'opportunité de sous-entendre qu'une résolution de l'OACI puisse être légalement contraignante.
2. Le projet met en avant les avantages opérationnels des procédures RNP mais ne considère pas ses répercussions en matière de modification des contours de bruit. Aussi le projet laisse sous-entendre que l'utilisation de procédures CDO améliorera les nuisances sonores, alors que ces procédures augmenteront le survol à basse altitude de zones densément peuplées et permettront un survol durant la nuit. A ce titre, les procédures proposées créeront des infractions systématiques aux normes de bruit bruxelloises.
3. Le projet établit que les atterrissages 07 seront opérés « lorsque les pistes 25, 19 et 01 ne peuvent pas être utilisées », sans précision supplémentaire. Afin d'éviter de donner un blanc-seing à Belgocontrol, il serait bon d'établir les motifs précis et acceptables pour que ces « nouvelles pistes préférentielles » soient considérées comme « inutilisables ». De plus, dans l'état actuel de refus de fourniture d'information à la DGTA par Belgocontrol, il sera impossible aux services compétents de la DGTA de vérifier que les dérogations possibles sont respectées. Nous proposons donc d'intégrer au projet une disposition claire permettant d'éliminer toute possibilité de refus de collaboration ou d'accès direct aux informations opérationnelles de Belgocontrol. De la sorte, la DGTA pourra assurer le suivi du respect des instructions de Madame la ministre. La publication ne devrait donc pas, tel que proposé, être uniquement « conditionnée à la réalisation de l'étude de sécurité et à l'aval de l'autorité de supervision des services de navigation aérienne (BSA-ANS) » mais également à l'approbation des services compétents de la DGTA.

*Onze kantoren zijn open van 9 tot 12 uur en van 14 tot 16 uur. Particulieren die zich tijdens deze openingsuren niet kunnen vrijmaken, kunnen een afspraak bekomen op dinsdag of vrijdag tot 20 uur.*

4. Belgocontrol se réfère dans son projet à la notion de "nouvelles pistes préférentielles"; ceci implique que la Ministre autorise autre chose que des simples "dérogations au PRS" pendant la période des travaux. La nuance est de taille, et a un impact sur la portée de cette instruction. Nous recommandons à Madame la Ministre de n'accepter dans cette instruction que des dérogations temporaires au PRS dans le cadre d'une indisponibilité de piste. L'instruction devrait donc, pour cette raison également, se limiter à la période des travaux et selon la définition à établir de la piste la plus appropriée.

#### Conclusion

La procédure RNP en piste 07L consiste à créer une nouvelle route aérienne et doit donc être soumise aux règles prescrites par la loi de 2006 (concertation publique préalable et étude d'impact). Il faut donc plusieurs mois pour, le cas échéant, adopter et mettre en place cette procédure, qui serait malgré tout très vraisemblablement contestée par la Région bruxelloise pour violation des normes de bruit et/ou par les riverains pour modification du PRS en contradiction avec la jurisprudence.

En conséquence, la DGTA recommande à Madame la Ministre de ne décider de la mise en place de la procédure RNP en piste 07L à court terme, tel que demandé par Belgocontrol, qu'à des conditions cumulatives très strictes:

- Etablissement par Belgocontrol de la preuve que la procédure RNP doit impérativement être mise en place immédiatement pour des raisons de sécurité aérienne durant la période des travaux en piste 19/01;
- Caractère strictement temporaire de la procédure RNP, limitée dans le temps à la durée des travaux, permettant de justifier une éventuelle dérogation à la loi de 2006; il serait opportun de préparer une publication par AIP SUPP, ainsi qu'une argumentation justifiant le caractère temporaire et indispensable de cette procédure ;
- Assurance pour la DGTA de pouvoir avoir accès aux données de Belgocontrol pour veiller au caractère strictement subsidiaire de la procédure RNP.

A défaut, il existe un risque majeur de contestations et donc de recours, et une faiblesse manifeste de la position de l'Etat et de Madame la Ministre. La mise en oeuvre d'une procédure RNP permanente en piste 07L, impliquerait quant à elle un processus plus long, répondant à des conditions telles que concertation avec les Régions (normes de bruit de la RBC), consultation des populations, etc..., pour lesquelles la DGTA est bien entendu prête à assister la Ministre.

Nous espérons que la présente note, que nous avons tenté de rendre la plus explicite possible, répond, Madame la Ministre, à vos attentes.

Mireille Van Buynderen, Chef de Service du Service Espace Aérien de la DGTA 	Patrick Vanheyste, Directeur de la Direction AAS de la DGTA 
Pierre Sohier, Chef de Service du Service Environnement de la DGTA 	Kris Clarysse, DG Adjoint de la DGTA 
Laurent Ledoux, Président du SPF Mobilité & Transports 	Nathalie Dejace, DG de la DGTA 

*Onze kantoren zijn open van 9 tot 12 uur en van 14 tot 16 uur. Particulieren die zich tijdens deze openingsuren niet kunnen vrijmaken, kunnen een afspraak bekomen op dinsdag of vrijdag tot 20 uur.*