



Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport aérien

Direction générale Transport Aérien
Service Aviation Gestion Environnementale & Politique de bruit

City Atrium
Rue du Progrès 56
6A18
1210 Bruxelles
Tél. 02 277 31 11 - Fax 02 277

Votre contact

Rue du Progrès 56
1210 Brussels

Note au Ministre de la Mobilité de la
Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la
Société nationale des chemins de fer
belges

Numéro d'entreprise 0 308 357 852

métro : Rogier
train : Gare du Nord
arrêt de bus et de tram : Gare du Nord
parking vélo gardé : Gare du Nord

Votre courrier du :

Vos références :

Nos références :
AENV/EBBR WS16

Annexe(s) : Bruxelles le :
7

Concerne : Travaux de rénovation de la piste 01/19 de l'aéroport de Bruxelles-National

En date du 25 janvier 2016, monsieur Johan Decuyper, administrateur-délégué de Belgocontrol, a envoyé au Directeur général de la DGTA une proposition, faite en concertation avec l'exploitant de l'aéroport, de l'utilisation des pistes pendant les travaux de rénovation de la piste 01/19 prévus du 26 juillet au 25 septembre 2016. (annexe 1) Monsieur Decuyper y demande de transmettre dès que possible l'accord de la DGTA quant aux dispositions qui y sont décrites.

En date du 29 janvier 2019, afin de pouvoir faire état de la situation et rapport au Ministre, la DGTA a demandé les éléments suivants à Brussels Airport Company (BAC), exploitant de l'aéroport et responsable de la conduite des travaux :

- *L'étude préparatoire ayant mené au choix de ces configurations de pistes ;*
- *L'analyse de l'impact environnemental de ces travaux ;*
- *Le cas échéant, les mesures de mitigation proposées / mises en œuvres par l'aéroport.*

La réponse de Brussels Airport Company nous est parvenue ce 3 février. Elle comprend quatre documents :

- Memo to DGLV 160203 (annexe 2)
- Timing and phasing presentation RWY0119 (annexe 3)
- Impact RWY works Summer 2016 Belgocontrol (annexe 4)
- 20150821 Final report NACO Impact Study EBBR (annexe 5)

Le memo de Brussels Airport Company *grondige onderhoudswerken baan 01/19*

- Affirme la nécessité d'effectuer les travaux sur la piste 01/19 pour raison de sécurité ;
- Fait état des risques encourus si les travaux d'entretien ne sont pas effectués ;

- Fait état de la fermeture de zones de l'aéroport au trafic aérien et par conséquent de la déviation qui en résulte par rapport à l'usage habituel des pistes ;
- Mentionne le fait que certains quartiers qui seraient plus survolés lors de certains travaux le seraient moins à l'occasion des travaux effectués l'année précédente ou suivante, que ce fait est connu et accepté par les communes limitrophes ;
- Mentionne l'étude préparatoire exécutée par NACO avec comme objectifs principaux:
 - 1 Un impact minimal sur les activités aéroportuaires (par lequel Belgocontrol et Brussels Airport Company visent un écart minimum du PRS) ;
 - 2 La maîtrise des coûts et une exécution efficace du travail ;
- Mentionne la réalisation d'une étude technique effectuée par le bureau Arcadis ;
- Renouvelle son intention ainsi que celle de Belgocontrol à limiter autant que possible les déviations au PRS pendant les travaux et à trouver le meilleur équilibre en terme de phasage, exécution des travaux et déviation du PRS ;
- Mentionne la prise de différentes mesures afin de garder l'impact des travaux sur le PRS aussi limité que possible, comme le phasage, l'ordre d'exécution des travaux, le choix de travailler de jour, de nuit ou en continu. BAC avance que le choix d'effectuer la dernière phase des travaux de nuit et ainsi utiliser la configuration de jour lorsque l'utilisation est la plus intense a aussi été prise afin de diminuer autant que possible les déviations au PRS ;
- Informe de la réalisation d'une analyse d'impact détaillée des scénarios alternatifs d'utilisation des pistes effectuée par BAC et Belgocontrol, annexée à la note ;
- Informe de la possibilité d'utiliser la piste 25L conformément au PRS de nuit pendant les phases 3 et 4, comme indiqué dans le AIP Supplément proposé par Belgocontrol ;
- Mentionne le fait que le croisement entre les pistes 01/19 et 25L/07R a déjà été effectué l'année dernière ce qui permet d'utiliser la piste 25L complètement cette année. Le croisement 01/19 – 25R/07L sera effectué cette année en prévision des travaux sur la piste 25R/07L de 2017, ce en vue de garder la piste 01/19 disponible ;
- Mentionne le fait l'AIP indique que le PRS peut être suspendu en cas de travaux nécessaires à l'infrastructure des pistes ;
- Informe de la planification par BAC d'une large campagne de communication afin d'informer le public des travaux et de leurs conséquences ;
- Après validation du AIP Supplément, BAC et Belgocontrol soumettront leurs études de sécurités à la DGTA et à la BSA ;
- Croit avoir trouvé en collaboration avec Belgocontrol et les usagers de l'aéroport, le meilleur équilibre entre les aspects commerciaux, opérationnels, de sécurité et de qualité avec une attention maximale portée sur un impact sonore minimal pour leur environnement.

La présentation *Timing and phasing presentation RWY01/19* produite par BAC montre en détail le phasage et le zonage des travaux, les pistes et taxiways impactés et les configurations envisagées. Elle est cohérente avec la proposition d'AIP Supplément envoyé par Belgocontrol le 25 janvier 2016.

Le rapport final daté du 21 août 2015 de l'étude *Impact Study concerning the renovation of RWY 01/19 and RWY 25R/07L* produite par la firme NACO- Royal Haskoning DHV sur commande de Brussels Airport Company porte sur les travaux de rénovation des pistes 01/19 et 25R/07L à exécuter durant l'été 2016 et 2017.

Quatre scénarios de base ont été définis sur base du temps de construction, du coût, de l'impact sur le trafic aérien et du PRS. Seuls les trois premiers aspects ont été étudiés

en détails. NACO justifie ce choix ainsi : *Only the PRS has not been prioritized, because deviations are inevitable during the runway renovation works. These can be tolerated because of the nature of the renovation works and their impact on the airport operations. (page 3)*

Les auteurs de l'étude ont donné la priorité aux trois premiers paramètres par rapport au PRS :

During the development of the base scenarios, nothing could be said about the impact on PRS. The cost, duration and impact on traffic were taken as leading factors and the impact on PRS is deduced in the final scenario. (page 22)

L'option d'étudier un scénario de travaux sur base d'un impact minimal sur le PRS n'a donc pas été retenue. L'impact détaillé sur le PRS par les différents scénarios n'y est pas étudiée.

Le scénario retenu est une combinaison du scénario privilégiant la maîtrise des coûts et de celui ayant l'impact minimal sur le trafic aérien.

La présentation de Belgocontrol *Work Summer 2016 : Impact on RWY use* montre l'impact au niveau du PRS du scénario de travaux choisi et n'évalue pas les autres possibilités. Les phases et configurations sont identiques à celles décrites dans la présentation de BAC. Belgocontrol a aussi ajouté des indications sur les procédures de départ qui seront utilisées.

Les hypothèses de base de Belgocontrol sont :

- Objective of minimal deviation of PRS
- No modification of SID (including condition of use)

Analyse phase par phase des configurations choisies par BAC et Belgocontrol par rapport au PRS en vigueur : (les paragraphes en italiques sont repris du courrier de M. Decuyper du 25 janvier 2016)

- *Pendant la Première phase (planifiée du 26 juillet au 7 août), la piste 01/19 sera fermée pour tous les décollages et les atterrissages. La configuration de pistes décollages 25R, atterrissages 25R et 25L sera utilisée de manière préférentielle (en dérogation du système préférentiel d'utilisation des pistes (PRS) en vigueur pendant la nuit et pendant les heures creuses du weekend).*

Pendant les nuits du 2 au 4 août entre 22h et 6h, les pistes 01/19 et 25L/07R seront fermées (travaux au croisement des pistes). La piste 25R sera utilisée de manière préférentielle pour tous les décollages et tous les atterrissages en dérogation du PRS en vigueur.

La piste 01/19 est fermée, ainsi que de nombreux taxiways d'accès à la piste 25L. La configuration de départ 25R/19 les nuits de lundi à vendredi, le samedi après-midi et le dimanche matin ne saurait être assurée. Les départs vers LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY seront menés sur la piste 25R via les routes ZOULOU de nuit et les routes CHARLIE et DELTA en journée. **En contradiction avec le courrier du 25 janvier, dans sa présentation, Belgocontrol indique que la configuration 25L durant la nuit de samedi à dimanche sera respectée malgré le nombre d'accès fermés et de la nécessité d'effectuer un long backtrack sur cette piste.** La configuration 19/19 durant la nuit du dimanche au lundi sera modifiée en départ 25R/ arrivée 25L. Les nuits du 2,3 et 4 août, ~~seule la piste 25R sera disponible.~~

- Pendant la deuxième phase (planifiée du 7 août au 19 août), la piste 01/19 sera fermée pour tous les décollages et les atterrissages. La piste 25R sera disponible pour les décollages avec une longueur réduite et fermée pour les atterrissages. La configuration de pistes décollages 25R, atterrissages 25L sera utilisée de manière préférentielle (en dérogation du PRS en vigueur). Les remontées de piste (backtracks) sur la 25L ne seront pas autorisés pour limiter l'impact sur la capacité horaire de l'aéroport.

Les travaux au croisement 25R/01 empêchent les atterrissages en 25R, la 25L doit donc être utilisée pour tous les atterrissages. La piste 01/19 est fermée ainsi que de nombreux taxiways d'accès à la piste 25L. La configuration de départ 25R/19 les nuits de lundi à vendredi, le samedi après-midi et le dimanche matin ne saurait être assurée. Les départs vers LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY seront menés sur la piste 25R via les routes ZOULOU de nuit et les routes CHARLIE et DELTA en journée.

La configuration 19/19 durant la nuit du dimanche au lundi sera modifiée en départ 25R/ arrivée 25L.

La configuration 25L durant la nuit de samedi à dimanche sera aussi modifiée en départ 25R/ arrivée 25L. Ceci va à l'encontre de la remarque de Brussels Airport Company, *Normal operations on RWY 25L/07R for 24/7*. La possibilité de Backtrack la nuit du samedi à dimanche est aussi mentionnée en phase 2 sur l'AIP Supplement de Belgocontrol.

- Pendant la troisième phase (planifiée du 19 août au 26 août), la piste 01/19 sera fermée pour tous les décollages et les atterrissages. Entre 22h et 6h, la piste 25R sera disponible pour les décollages avec une longueur réduite et fermée pour les atterrissages.

Entre 6h et 22h, la configuration de pistes décollages 25R, atterrissages 25R et 25L sera utilisée de manière préférentielle (en dérogation du PRS en vigueur pendant les heures creuses du weekend).

Entre 22h et 6h, la configuration de pistes décollages 25R, atterrissages 25L sera utilisée de manière préférentielle (en dérogation du PRS en vigueur).

Les travaux de nuit au croisement 25R/01 empêchent les atterrissages en 25R, la 25L doit donc être utilisée pour tous les atterrissages de nuit et entre 22h00 et 22h59.

La piste 01/19 est fermée. La configuration de départ 25R/19 les nuits de lundi à vendredi, le samedi après-midi et le dimanche matin ne saurait être assurée. Les départs vers LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY seront menés sur la piste 25R via les routes ZOULOU de nuit et les routes CHARLIE et DELTA en journée. La configuration 19/19 durant la nuit du dimanche au lundi sera modifiée en départ 25R/ arrivée 25L.

La configuration 25L durant la nuit de samedi à dimanche sera aussi modifiée en départ 25R/ arrivée 25L. Ceci va à l'encontre de la remarque de Brussels Airport Company, *Normal operations on RWY 25L/07R for 24/7*. BAC indique aussi dans sa note : *Immers, hier wordt een uitdrukkelijke vermelding gemaakt dat tijdens de fase 3 en 4 van de werken baan 07R/25L wel in back track operatie gebruikt kan worden gedurende de nachtelijke uren (23u-6u) tijdens de nachten van zaterdag op zondag. Dit laatste werd door alle stakeholders gevalideerd als meest optimaal tegemoetkomend aan het PRS.* La possibilité de Backtrack la nuit du samedi à dimanche est aussi mentionnée en phase 3 sur l'AIP Supplement de Belgocontrol.

- *Pendant les trois premières phases, les pistes 07R et 07L seront utilisées pour les décollages et les atterrissages lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas l'utilisation des pistes 25 (ex. vent du nord-est).*

Belgocontrol n'indique pas les limites de vent qu'il entend utiliser lors de l'utilisation des pistes, p.ex. décollages en 25R à la place de 19 ou 25L, ou 25L à la place des arrivées 25R. Dès lors, sans autre indication, on peut penser raisonnablement que les valeurs décrites à l'AIP 4.2.2 *Wind Criteria* seront utilisées. Or, aucune étude ne nous a été soumise qui démontre la sécurité de l'usage de ces paramètres sur une piste raccourcie à 2770m pour les décollages en 25R et à 2825m pour les atterrissages en 07L, d'application lors des phases 2 et 3. **Il est souhaitable que Belgocontrol précise quels paramètres il entend appliquer.**

- *Pendant la quatrième phase (planifiée du 26 août au 25 septembre), toutes les pistes seront disponibles entre 6h et 22h. Le système préférentiel d'utilisation des pistes en vigueur sera utilisé entre 6h et 22h.*

La piste 01/19 sera fermée entre 22h et 6h pour tous les décollages et les atterrissages. La configuration de pistes décollages 25R, atterrissages 25R et 25L sera utilisée de manière préférentielle (en dérogation du PRS en vigueur la nuit). Les pistes 07R et 07L seront utilisées pour les décollages et les atterrissages lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas l'utilisation des pistes 25 (ex. vent du nord-est).

La piste 01/19 est fermée de nuit. La configuration de départ 25R/19 les nuits (23h00 - 05h59) de lundi à vendredi, ainsi que le samedi entre 22h00 et 22h59 ne saurait être assurée. Les départs vers LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY seront menés sur la piste 25R via les routes ZOULOU de nuit et les routes CHARLIE et DELTA en journée. La configuration 19 durant la nuit du dimanche au lundi sera modifiée en départ 25R/ arrivée 25L. **La configuration 25L durant la nuit (23h00 -05h59) de samedi à dimanche sera aussi modifiée en départ 25R/ arrivée 25L.** Ceci va à l'encontre de la remarque de Brussels Airport Company, *Normal operations on RWY 25L/07R for 24/7*. BAC indique aussi dans sa note : *Immers, hierin wordt een uitdrukkelijke vermelding gemaakt dat tijdens de fase 3 en 4 van de werken baan 07R/25L wel in back track operatie gebruikt kan worden gedurende de nachtelijke uren (23u-6u) tijdens de nachten van zaterdag op zondag. Dit laatste werd door alle stakeholders gevalideerd als meest optimaal tegemoetkomend aan het PRS.*

Les limites de vent pour basculer en 07 devraient aussi être précisées.

De la présentation de BAC, il ressort que le *beaconing* sera effectué lors de cette quatrième phase. Sans éclairage, la piste ne pourrait être ouverte de nuit.

Aucune explication de la raison pour laquelle ces travaux sont effectués exclusivement de nuit ne nous est parvenue, alors que la piste est 19 est précisément d'application au PRS de nuit (hormis les heures creuses de weekend) et que suivant les paramètres de coordination de l'aéroport, la capacité n'est pas impactée par la fermeture de la piste 01/19 de jour lorsque les deux pistes 25L et 25R sont disponibles. De plus, comme en phase 1, hormis le samedi après-midi et le dimanche matin, la configuration du PRS peut être maintenue lors de la fermeture de jour de la piste 01/19.

Les paramètres de coordination postés sur le site du Coordinateur de l'aéroport, Belgium Slot Coordination vzw (annexe 6), montrent que grâce aux mesures prises par BAC, la capacité aéroportuaire n'est impactée que lors de la phase 2, entre le 07 et le 19 août en journée. Ceci est dû aux travaux effectués sur le croisement 25R/01 en journée.

D'autre part, nous constatons, qu'aucune estimation du nombre de vols concernés ni de leur empreinte acoustique ne nous a été transmise. Aucune adaptation des procédures de départ ou de leurs conditions d'utilisation n'a été proposée. L'influence réciproque des différentes périodes de travaux évoquée par Brussels Airport Company, si elle semble évidente, n'a pas été évaluée.

Le Système Préférentiel de piste actuel ne fait pas partie des restrictions d'exploitations instaurées par l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 et par conséquent, il ne peut être appliqué au détriment de la capacité aéroportuaire.

Ainsi, la décision de BAC de définir les modalités d'exécution des travaux sur base d'un équilibre entre la maîtrise des coûts et l'optimisation de la capacité associés ensuite à la mitigation de l'impact environnemental ne peut lui être reprochée.

Le système de pistes préférentielles (PRS) actuellement en vigueur est publié aux AIP EBBR AD 2.20 Local Aerodrome Regulations ch.4.2 Preferential Runway System (eff. 04FEB2016). (annexe 7)

Il mentionne à l'article 4.2.3 Exceptions:

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:

...
g. When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system;...

Cette mention à l'AIP permet parfaitement à Belgocontrol et à BAC de déterminer quelle piste doit être sélectionnée tenant compte des circonstances exceptionnelles provoquée par les travaux sans créer de PRS temporaire et partant, sans faire reposer la responsabilité de la sélection des pistes au niveau ministériel.

Si le Ministre désire quand même, malgré nos remarques, produire une instruction à l'usage de Belgocontrol, elle trouvera ci-joint une proposition en ce sens.

Pour le Directeur général a.i., absent,
Par suppléance,



Patrick VANHEYSTE
Directeur