



City Atrium
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
Tél. 02 277 31 11 - Fax 02 277 40 05

**Note à Dominique Offergeld
Analyse juridique de la procédure en
conflit d'intérêt initiée par la Région
Bruxelles-Capitale**

Votre contact
Laurent Ledoux
Président du Comité de Direction
Tél. : 02/277.33.94
Gsm : 0478/62.14.20
e-mail : laurent.ledoux@mobilite.fgov.be
Numéro d'entreprise 0 308 357 852
métro : Rogier
train : Gare du Nord
arrêt de bus et de tram : Rogier
parking vélo gardé : Gare du Nord

Bruxelles, le 22/07/15

Madame la cheffe de Cabinet,
Chère Dominique,

1. Procédure en conflit d'intérêt

La procédure en conflit d'intérêts est prévue à l'article 32, § 2 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980:

"§ 2. Si le Gouvernement fédéral, un Gouvernement de Communauté ou de Région ou le Collège réuni visé à l'article 60 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises **estime qu'il peut être gravement lésé par un projet de décision ou une décision du Gouvernement fédéral**, d'un Gouvernement de Communauté ou de Région, du Collège réuni ou d'un de leurs membres, le Premier Ministre, le Président d'un Gouvernement de Communauté ou de Région ou du Collège réuni peut, **en vue d'une concertation, saisir le Comité de concertation** visé à l'article 31 qui rend une décision selon la procédure du consensus dans les soixante jours. Dans ce cas, la décision litigieuse ou son exécution est suspendue pendant ce délai. Cette procédure ne peut être appliquée qu'une seule fois à l'égard d'une même décision ou d'un même projet de décision".

2. Conséquences juridiques de la procédure en conflit d'intérêt initiée par la RBC

Cette procédure a pour effet de suspendre immédiatement la décision litigieuse, et de saisir le Comité de concertation qui doit statuer dans les 60 jours.

En l'espèce, la Région de Bruxelles-Capitale a initié la procédure en conflit d'intérêt à l'encontre de la décision ministérielle de renvoyer les vols de nuit de QC <=4 depuis la route du Ring CIV 3C sur la route du canal CIV 1D. Cette décision a été traduite dans les faits par un NOTAM publié par Belgocontrol le 19 juin 2015 (Annexe 3). En application de ce NOTAM,

Belgocontrol a renvoyé tous les avions de QC<=4 volant de nuit en direction de CIV sur la route du canal depuis le 19 juin 2015.

Juridiquement, selon la DGTA, la suspension de ce NOTAM a pour conséquence immédiate de remettre en vigueur les AIP entrés en vigueur le 2 avril 2015 (et non modifiés lors de la dernière publication aux AIP du 25 juin 2015), et, partant, la liste restrictive des avions autorisés à emprunter de nuit la route du canal (Annexes 1 & 2). Seuls les avions repris dans cette liste sont autorisés, jusqu'à l'issue de la réunion du comité de concertation, prévue pour le 19 septembre 2015, à emprunter de nuit la route du canal.

Cette analyse correspond aux conclusions qu'en tire Belgocontrol, qui mentionne dans son CP du 17 juillet 2015 (Annexe 4), le fait que "la Région Bruxelloise demande un retour à la situation antérieure au 19 juin 2015", et détaille dans le même document les délais de mise en oeuvre de ce retour à l'application des AIP du 2 avril 2015, toujours en vigueur.

3. Délai de mise en oeuvre de la suspension

Selon Belgocontrol, cette suspension du NOTAM oblige à un délai considérable: "plusieurs étapes imposées par la réglementation doivent être franchies avant de pouvoir réinstaurer les procédures précédentes: une adaptation logicielle du système, une analyse approfondie des risques et finalement la publication aéronautique. Le délai normal pour réaliser ces différentes étapes est de 2,5 mois. Belgocontrol mettra tout en oeuvre pour raccourcir ce délai à 4 semaines dès qu'il en reçoit l'instruction, sans compter le temps nécessaire pour la validation par la Belgian Supervisory Authority."

La DGTA ne partage pas cette conclusion, puisque les changements opérés en date du 19 juin 2015 ont été effectués par NOTAM, et que la suspension de cette mesure peut se faire elle aussi par NOTAM, avec effet immédiat.

Les « *étapes imposées par la réglementation* » avant de pouvoir réinstaurer les procédures précédentes n'induisent que de actions quasi immédiates. L'« *adaptation logicielle du système* » avait été effectuée par simple notification de la BSA et sans coordination avec les autres services compétents de la DGTA, aucune « *analyse approfondie des risques* » n'avait été requise pour la mise en oeuvre du nouveau système d'attribution des routes et la BSA ne demande qu'une notification qui peut être fournie après changement, ce qui démontre l'absence de contrainte de sécurité dans le dossier. Aucune « *publication aéronautique* » autre qu'un simple NOTAM, qui n'avait par ailleurs pas été approuvé par la DGTA, n'avait été nécessaire pour mettre en oeuvre le changement, aucune action n'est donc nécessaire pour suspendre la mesure puisque même l'annulation du NOTAM n'a pas d'effet sur la mesure.

NOTAM : Notice to Airmen

A NOTAM contains information of a temporary nature and of short duration or operationally significant permanent changes, or temporary changes of long duration made at short notice, except for extensive text and/or graphics.

Sur le strict plan de la sécurité aérienne, et sans préjuger de l'impact sur l'organisation de Belgocontrol, la DGTA n'aperçoit pas en quoi la sécurité aérienne serait mise en danger. La modification consécutive à la suspension du NOTAM n'implique en effet que le changement d'allocation de route de quelques vols de nuit, depuis la route CIV canal sur la route existante CIV Ring, utilisée par ailleurs actuellement de nuit par les vols de QC>=4.

En conclusion, certaines analyses de mise en oeuvre de l'adaptation effectuée par le NOTAM du 19 juin 2015 auraient pu se justifier mais n'ont pas été effectuées par Belgocontrol. Les

obligations de Belgocontrol d'attribution des routes CIV, telle qu'appliquée depuis le 2 avril 2015, peuvent donc parfaitement être effectuées en quelques heures.



Laurent Ledoux
Président du comité de Direction
SPF Mobilité et Transport

Annexes

Annexe 1: Révision des AIP du 2 avril 2015

CIV Y CIV 1D	At 700 ft QNH track 252. At 6.0 DME BUB, LT to track 207 to intercept R-054 CIV INBD to CIV.		AVBL from 2200 to 0459 H24 on SAT and SUN during MON to FRI and H24 during SAT and S UN for light and medium aircraft, H24 for heavy aircraft for DEP RWY 25R. ATC climb requirements: see below (§ 3.2.2). M617 southbound, MAX FL170. Y50 southbound, MAX FL190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC flightplanned ABV FL195. Between 2200 and 0459, only to be used by ACFT types listed in EBBR AD 2.21, §4.5.
	P-RNAV: [A700]-BR045-R009- CIV		

Annexe 2: Liste des avions de QC<=4 en vigueur depuis le 2 avril 2015

4.5 SPECIAL PROCEDURES FOR DEPARTURES BETWEEN 2200 AND 0459

All departures from RWY 25R shall start their take-off at the beginning of the runway and preferably an uninterrupted take-off from P3 will be made.

When RWY 25L or 25R are runway-in-use for take-off, following types of aircraft only will be allocated CIV 1D or CIV 1Q if routing via CIV:

ICAO AIRCRAFT TYPE (see ICAO Doc 8643)							
A148	B462	B737	CRJ2	E135	F70	GLF5	RJ1H
A318	B463	B738	CRJ7	E145	F100	GLF6	RJ70
AN72	B712	CL60	CRJ9	E170	GL5T	J328	RJ85
B461	B736	CRJ1	CRJX	E190	GLEX	MD90	SU95

Annexe 3: NOTAM du 19 juin 2015

A1308/15
From:19 JUN 15 21:00 Till:PERM
Schedule:2100-0359
Text:WHEN RWY 25L OR 25R ARE USED FOR TKOF, ONLY ACFT WITH QUOTA COUNT 4 OR LESS SHALL USE SID CIV1D OR CIV1Q
IF ROUTING VIA CIV.

Annexe 4: Communiqué de presse Belgocontrol - 17 juillet 2015

Les changements incessants des routes de vol inquiètent Belgocontrol

Depuis une quinzaine d'années, l'Etat belge a adopté de nombreuses instructions en matière d'utilisation des pistes et des procédures de vol à l'aéroport de Bruxelles-National avec des orientations parfois contradictoires. Belgocontrol craint d'en arriver à une situation intenable sur le plan opérationnel et qui mettrait en cause la sécurité du trafic aérien.

Par le lancement du nouveau conflit d'intérêt concernant l'utilisation de la route du Canal, la Région Bruxelloise demande un retour à la situation antérieure au 19 juin 2015. Cela implique une modification immédiate de la situation existante et ce pendant 60 jours. Cependant, le délai pour effectivement appliquer ce nouveau changement est plus considérable.

En effet, plusieurs étapes imposées par la réglementation doivent être franchies avant de pouvoir réinstaurer les procédures précédentes: une adaptation logicielle du système, une analyse approfondie des risques et finalement la publication aéronautique. Le délai normal pour réaliser ces différentes étapes est de 2,5 mois. Belgocontrol mettra tout en œuvre pour raccourcir ce délai à 4 semaines dès qu'il en reçoit l'instruction, sans compter le temps nécessaire pour la validation par la Belgian Supervisory Authority.

Impact opérationnel

Chaque phase dans le dossier complexe qu'est celui des routes et des procédures de vols de l'aéroport de Bruxelles-National engendre de nouvelles instructions pour Belgocontrol qui doit à chaque fois les mettre en œuvre et les appliquer. Le respect des règles est en effet capital dans le contrôle de la navigation aérienne pour pouvoir assurer le plus haut niveau de sécurité aérienne.

Johan Decuyper, CEO de Belgocontrol: « Ces instructions ont un impact direct sur les activités de Belgocontrol mais également sur son personnel. Outre les ressources investies en termes d'études et de formations, la multiplicité et la variabilité des instructions compliquent davantage le travail de nos contrôleurs aériens qui doivent à chaque fois s'adapter à la nouvelle situation. L'enchaînement d'instructions génère chez eux même un sentiment d'incompréhension parce qu'il en va de leur première priorité: la sécurité de la navigation aérienne. »

A cette occasion, Belgocontrol réitère sa demande de disposer d'une loi cadre pour la définition et les modifications des procédures de vol afin de garantir la stabilité opérationnelle et juridique nécessaire à la sécurité de la navigation aérienne.

