



**Note sur la proposition du cabinet  
d'utiliser le « Rapport technique sur  
l'utilisation des pistes et sur les  
trajectoires suivies » de Belgocontrol  
pour contrôler les infractions  
environnementales à l'aéroport de  
Bruxelles-National**

**Votre contact**

Laurent Ledoux

Président du Comité de Direction

Tél. : 02/277.33.94

Gsm : 0478/62.14.20

e-mail : laurent.ledoux@mobilitt.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 11 septembre 2015

Madame la chef de cabinet,

Suite à la réunion que Monsieur Ledoux a eu le 10 septembre dernier avec Madame Laurent, Messieurs Heins, Dufrane (Cabinet) et Robert (Belgocontrol) sur le contrôle des sanctions et durant laquelle les représentants du cabinet et de Belgocontrol ont proposé que la DGTA contrôle les infractions environnementales sur base du « Rapport technique sur l'utilisation des pistes et sur les trajectoires suivies » de Belgocontrol, veuillez trouver ci-dessous nos remarques par rapport à cette proposition, ainsi que notre proposition alternative et constructive pour résoudre le problème actuel : elle est très simple, bien connue de tous, légitime et parfaitement légale ; nous l'avons formulée à plusieurs reprises depuis près d'un an, tant au cabinet qu'à Belgocontrol.

### 1. Proposition de Belgocontrol

Le « Rapport technique sur l'utilisation des pistes et sur les trajectoires suivies » de Belgocontrol (ci-après le « nouveau Rapport ») comprend deux problématiques distinctes :

- la sélection de la piste en usage par le Superviseur de la tour de Belgocontrol ;
- le suivi des procédures de départ par les équipages.

Concernant la **sélection des pistes en usage par le Superviseur de la tour de Belgocontrol**, nous recevons déjà chaque semaine un rapport détaillé de Belgocontrol. Le « nouveau Rapport » proposé par Belgocontrol n'apporte donc rien de nouveau. Et c'est bien là que réside le problème : actuellement, sans accès aux données météorologiques et opérationnelles utilisées par le superviseur pour sélectionner la piste en usage, il nous est impossible de vérifier la véracité des raisons invoquées dans le rapport détaillé de sélection des pistes en usage par la Supervision de la tour de Belgocontrol. Malgré nos demandes répétées depuis près d'un an pour avoir accès à ces données, elles nous sont encore et toujours refusées. Le « nouveau Rapport » proposé par Belgocontrol ne remédie en rien à cela.

Concernant **le suivi des procédures de départ**, l'information proposée par Belgocontrol dans ce « nouveau Rapport » ne nous apporte pas non plus de nouvelles informations par rapport à ce dont nous disposons déjà :

- Tout d'abord, les tracés de vol nous sont déjà fournis à des fins d'inspection par Brussels Airport via le système ANOMS VIEWER. Ce qui nous manque par contre sont les détails du travail de sélection et de caractérisation que Belgocontrol a effectué pour aboutir à cette proposition. Ainsi, dans son nouveau « Rapport », Belgocontrol évoque que « Les trajectoires qui sortent du corridor utilisé par la majorité des vols en dessous de 5000 pieds font l'objet d'une analyse... ». Cela ne nous permet en rien de connaître les critères objectifs sur lesquels Belgocontrol s'est basé pour sélectionner ces vols ;
- Ensuite, la caractérisation des déviations via leur classement proposée dans le « nouveau Rapport » est totalement insuffisante et ne permet pas d'établir ni les éléments constitutifs d'une infraction, ni les circonstances l'entourant. Il nous est donc impossible de déterminer la situation infractionnelle des vols signalés par Belgocontrol sur base des tracés repris dans le « nouveau Rapport ». Celui-ci ne nous est donc d'aucune utilité : le travail d'investigation reste entièrement à faire ;
- Plus fondamentalement, il n'appartient pas à Belgocontrol, entreprise publique autonome, fournisseur de services de navigation aérienne, d'effectuer le contrôle de la légalité des trajectoires suivies par les aéronefs au départ de Bruxelles-National. Cette prérogative est dans les mains du pouvoir public exercé par de la Direction générale Transports aérien, comme cela sera précisé plus avant. Nous sommes donc convaincus qu'il n'est pas dans l'intention du cabinet de la Ministre de remettre cela en cause : seul un manque de compréhension des aspects techniques complexes de ce dossier peut expliquer la demande, formulée hier par le cabinet, que la DGTA accepte, sans autre forme de procès, la proposition de « nouveau Rapport » de Belgocontrol pour pallier aux données dont a besoin la DGTA pour effectuer ses missions de contrôle. En effet, accepter la proposition de Belgocontrol reviendrait à considérer que ce dernier pourrait dorénavant être à la fois l'exécutant d'une mission et le contrôleur de celle-ci.

## **2. Proposition de la DGTA**

Comme évoqué ci-dessus et au risque de nous répéter, notre proposition est simple, bien connue de tous, légitime et parfaitement légale ; nous l'avons formulée à plusieurs reprises depuis près d'un an : une première lettre a été envoyée le 14 novembre 2014 à Johan Decuyper, avec le cabinet en copie. De nombreux rappels ont suivi mais tous ces courriers sont restés sans réponse à ce jour.

Nous reformulons donc ici les éléments de notre proposition :

- La DGTA (Service Environnement) doit obtenir les réponses aux demandes générales/diverses sans obligation de justification de la demande autre que le simple accomplissement de ses tâches et ce, avec la pleine et entière coopération du personnel opérationnel de Belgocontrol sur les questions techniques spécifiques demandées ;
- La DGTA (Service Environnement) doit disposer au minimum des accès et données de Belgocontrol suivantes pour remplir ses tâches en toute indépendance :
  - Réception d'un terminal ADIDS-c avec back up d'1 mois et une coopération proactive et dynamique des services compétents de Belgocontrol sur la précision des données radar ;
  - Accès aux manuels ATS, TWR et de départ et d'arrivée EBBR
  - Accès aux historiques des NOTAM par coordination avec le Notam Office
  - Accès à l'E-Watchbook
  - Badges d'accès à toutes les structures opérationnelles de Belgocontrol
  - Tracés de vols
  - Toutes les informations ayant amené à des déviations au PRS

- Copie du plan de vol en cas d'infraction suspectée
- Informations techniques certifiées de Belgocontrol sur les tracés radars

Toutes ces données concernent l'aéroport de Bruxelles-National, arrivées, départs, survol dans la zone de contrôle sans limitation géographique ou d'altitude (procédure d'arrivée, d'approche et de départ complète).

Contrairement à ce qui a été suggéré hier par le représentant de Belgocontrol, il est parfaitement légitime et légal pour la DGTA de demander et d'obtenir ces accès et données. En effet, en l'état actuel des choses, la DGTA est bien l'autorité administrative fédérale en charge de la matière aéronautique, en ce compris ses aspects environnementaux. Elle tire cette autorité de la répartition des compétences telles que réglée par la Loi (Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne art. 38.) sur la base de ses pouvoirs constitutionnels. Elle a l'obligation d'exercer les compétences qui lui ont été attribuées et qui ne peuvent être subordonnées à une négociation ou à l'interprétation (restrictive) d'un texte de nature inférieure, tel que le contrat de gestion.

Il convient à Madame la Ministre de rappeler ces principes fondamentaux au prestataire de services de navigation aérienne sans plus tarder : depuis près d'un an, le refus de Belgocontrol de fournir les accès et données demandés par la DGTA empêche cette dernière d'assurer un contrôle effectif et efficace des opérations aériennes (procédures et routes de vol) à l'aéroport de Bruxelles-National. Nous ne comprenons pas ce qui pourrait justifier ou expliquer ce refus.

### **3. Importance critique de l'accès aux données de Belgocontrol pour allouer au mieux les ressources de la DGTA (Service Environnement)**

En matière de contrôle direct, la DGTA (Service Environnement) a dressé 17 procès-verbaux (d'autres sont en préparation) et a réalisé 117 inspections relatives à la problématique environnementale depuis le début de cette année 2015. 8 inspections pour l'aéroport d'Ostende et 109 pour l'aéroport de Bruxelles National qui se répartissent comme suit :

- 44 concernant les quotas de bruit ;
- 8 concernant les créneaux ;
- 35 concernant les créneaux pendant les périodes sans décollage ;
- 20 concernant les procédures de départ ;
- 2 concernant le plan de répartition préférentielle des pistes de Bruxelles.

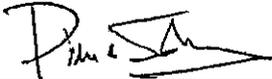
Parmi ces 109 inspections, notons que seules 7 concernent le suivi des procédures de départ normalisées aux instruments (contrôle les tracés sur demande du Service de Médiation ou sur base de plaintes). Cela est dû entre au fait qu'un contrôle systématique des tracés ne peut être effectué actuellement. Sans l'accès aux données de Belgocontrol évoquées au point 2, cela serait totalement inefficace, dans le sens où cela rendrait l'analyse des procédures de vol et restrictions d'exploitation totalement « aléatoire ».

Réallocation nos ressources au sein du Service Environnement de la DGTA et les retirer des activités de contrôles des restrictions opérationnelles (selon l'AM du 3 mai 2004) et de la coordination aéroportuaire (contrôles pour lesquels les critères et procédures sont correctement définis et nous disposons des données pour les faire efficacement) n'est donc pas envisageable tant que nous n'aurons pas accès aux données de Belgocontrol. D'autant que la problématique de la coordination aéroportuaire est particulièrement aiguë cette année suite à la réduction de capacité engendrée par les travaux de la piste 25 gauche.

Si le but de Madame la Ministre est donc bien de veiller à ce que la DGTA puisse rapidement sanctionner le non-respect par les compagnies aériennes, Brussels Airport ou Belgocontrol des opérations aériennes, la condition pour qu'elle puisse réaliser ce but et que nous puissions l'aider en ce sens est simple et à portée de la main : il suffit que Madame la Ministre, éventuellement par l'entremise du Commissaire du Gouvernement auprès de Belgocontrol, c'est-à-dire vous-même, ordonne que Belgocontrol permette enfin à la DGTA (Service Environnement) de disposer des accès et données évoqués au point 2.

Pour le reste, Belgocontrol pourrait avantageusement envisager de recycler ce « nouveau Rapport » en le mettant en ligne, en tout ou en partie, à destination du grand public : il est plus facilement compréhensible que les rapports actuellement publiés sur le site de BATC.

Veuillez agréer, Madame la Chef de cabinet, l'expression de nos sentiments distingués.

Pierre Sohier Chef de Service, Service Environnement de la DGTA 	Morgan Hansenne Inspecteur, Service Environnement de la DGTA 
Laurent Ledoux Président du SPF Mobilité & Transports 	Nathalie Dejace DG de la DGTA, <i>ad interim</i> 