

DÉCISION MOTIVÉE 17.004 DU COLLEGE DES MÉDIATEURS AÉRIENS

CM/T/PHT/FR/2019-09/17.004/9 septembre 2019

Concerne : AEROLOGIC BOEING 777

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** et **Emily DELBAER** assurant le secrétariat ; réunis en séance collégiale des Médiateurs Aériens en date du 9 septembre 2019 rendons l’avis suivant dans le cadre du dossier en question et formulons la présente recommandation au :

- Ministre de la Mobilité du Gouvernement Fédéral
- Directeur Général du Transport aérien du SPF Mobilité et Transports

Vu la Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation, notamment les articles 5 § 1, 14 bis et 32 ;

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 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 royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l’introduction de restrictions d’exploitation à l’Aéroport de Bruxelles-National, notamment ses articles 4 et 9 ;

Attendu que l’article 9 de l’arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l’introduction de restrictions d’exploitation à l’Aéroport de Bruxelles-National stipule que :

« Le ministre ou son délégué peut délivrer une autorisation d'utilisation temporaire à l'Aéroport de Bruxelles-National pour un aéronef présentant une faible marge de conformité ne pouvant être exploité en vertu d'autres dispositions du présent arrêté.

Cette exemption est limitée aux :

1° aéronefs dont l'exploitation revêt un caractère si exceptionnel qu'il serait déraisonnable de ne pas accorder d'exemption temporaire;

2° aéronefs effectuant des vols non commerciaux à des fins de modifications, de réparations ou d'entretien. »

Vu l’Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l’Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu le Règlement (UE) n ° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, dont principalement l'article 7.1.:

Article 7 : Informations relatives aux caractéristiques acoustiques

- 1. Les décisions relatives aux restrictions d'exploitation liées au bruit sont fondées sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, de la convention de Chicago (sixième édition, mars 2011).*

Considérant que seule la certification acoustique ICAO est à prendre en compte dans les restrictions nationales d'exploitation liées au bruit ; que ces dispositions ICAO sont rendues obligatoires dans les règlements européens, et de ce fait également en droit belge ;

Vu l'Arrêt du Conseil d'Etat n° 238.283 du 22 mai 2017 : « *Considérant qu'il est inévitable que l'exploitation d'un aéroport génère des nuisances sonores à ses abords ; que l'Etat dispose en conséquence d'un large pouvoir d'appréciation, que le choix entre la concentration de ces nuisances sur certaines zones ou leur dispersion sur une large étendue, la limitation des heures de fonctionnement de l'aéroport, le respect rigoureux des exigences de la sécurité aérienne, la sauvegarde des intérêts économiques liés de près ou de loin au trafic aérien, sont autant de paramètres qui interviennent dans une appréciation en opportunité de ce qui vaut le mieux pour l'ensemble de la collectivité dans une appréciation politique. Considérant que si l'article 23 de la Constitution prescrit de garantir le droit à la protection d'un environnement sain, il n'interdit pas en tout temps et tout lieu toute perturbation de la qualité de l'environnement, mais impose que, globalement, il soit veillé à protéger l'environnement ; qu'en particulier en ce qui concerne la localisation des nuisances sonores inéluctablement liées à l'exploitation d'un aéroport, cet article laisse aux autorités compétentes le choix de concentrer ou de répartir les nuisances sonores de la manière qu'elles estiment le plus conforme à l'intérêt général ; qu'en conséquence, il n'interdit pas que la situation de certaines zones soit détériorée si cette détérioration est compensée par l'amélioration de la situation dans d'autres zones » ;*

Vu l'article 29 du Code d'Instruction Criminelle ;

Vu la Circulaire n° 573 du 17 août 2007 relative au cadre déontologique des agents de la fonction publique administrative fédérale ;

Vu l'exposé oral de la situation fait au Ministre de la Mobilité en présence du Directeur Général du Transport Aérien en date du mercredi 4 septembre 2019 ;

EXPOSÉ DU DOSSIER :

Considérant que le co-contractant AEROLOGIC a introduit le 6 février 2012 une demande en vue d'exploiter de nuit un vol au moyen de plusieurs avions différents de type BOEING 777 mais sur base d'un poids réduit au décollage et d'une attestation de re-calcul de son niveau de bruit sans la production d'un nouveau certificat acoustique pour chaque avion utilisé ;

Considérant que Mr. A. Feist a fourni des renseignements complémentaires en date du 19 décembre 2012 à savoir que le QC réel n'était pas à la marge mais de 10.7 sans re-certification comme initialement prétendu, et qu'une seconde demande a été introduite par DHL en date du 19 juin 2013 ;

Considérant que l'administration DGTA, l'Inter-Cabinets du Gouvernement Fédéral, le Cabinet du Secrétaire d'Etat ont remis un total de 17 avis négatifs entre le 13 mars 2012 et le 16 septembre 2013 ;

Attendu que le Directeur Général du Transport Aérien en titre à l'époque a, par courrier électronique daté du 10 octobre 2013, accepté sur base d'une attestation non signée et non d'un certificat acoustique, les vols de 8 avions de type Boeing 777 cargo AEROLOGIC identifiés par leur immatriculation D-AALA à D-AALH à pouvoir décoller de nuit depuis Bruxelles-National à la condition expresse d'une masse maximale au décollage (MTOW) limitée à 312.978 kg

ce qui leur donne un quota de bruit QC fictif de 7.7 les autorisant à évoluer de nuit au décollage depuis Bruxelles-National :

Van: Frank Durinckx/PERS/Mobilit
Aan: didier.hocq@brucoord.org,
Datum: 10/10/2013 13:44
Onderwerp: B777 - Aerologic

Monsieur Hocq,

Suite à l'attestation reçue de la LBA (Luftfahrt-Bundesamt) en annexe, nous confirmons que le quota de bruit (QC) au décollage des B777-F d'Aerologic GmbH immatriculés D-AALA, D-AALB, D-AALC, D-AALD, D-AALE, D-AALF, D-AALG et D-AALH est de 7.7 lorsque la masse maximale de décollage (MTOW) est limitée à 312.978 kg.

Dans ces conditions et suite aux instructions reçues du Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité, ces appareils sont autorisés à opérer à la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Bien à vous.

Frank Durinckx

Attendu que les premiers vols effectifs ont été réalisés à l'atterrissage le 5 novembre 2013 à 20.23 et le 6 décembre 2013 à 00.40 au décollage, qu'il a été comptabilisé 22 départs de nuit en 2013, 153 en 2014, 157 en 2015, 153 en 2016, 147 en 2017, 152 en 2018 et 106 pour les 8 premiers mois de l'année 2019 ;

Attendu que des vols supplémentaires ont été observés au moyen d'avions dont l'immatriculation allemande D- ne figure pas dans le courrier électronique repris supra et contesté, à savoir les avions de type Boeing 777 volant pour AEROLOGIC et portant les immatriculations D-AALI (premier vol le 13 septembre 2017), D-AALJ (premier vol le 8 novembre 2017), D-AALK (premier vol le 28 janvier 2019), D-AALL (premier vol en septembre 2019) et D-AALM (premier vol en septembre 2019) ;

Considérant qu'AEROLOGIC mettra en service au 30 septembre un nouvel avion Boeing 777 immatriculé D-AALL ;

Attendu que le décollage AEROLOGIC suit régulièrement une procédure de décollage SID vers les balises LNO ou SPI en direction de l'aéroport de Leipzig et que ce de fait décollant de nuit depuis la piste 25R il doit suivre la procédure de contournement par le Ring R.0 autour de Bruxelles dite « ZULU » suite à son MTOW supérieur à 200 tonnes ;

Attendu que DHL a procédé à une re-certification acoustique de ses avions de type Boeing 757 afin de les confirmer au CHAP.4 ICAO afin de desservir les aéroports londoniens et que récemment BRUSSELS AIRLINES a re-certifié un avion de type AIRBUS A.319 afin d'embarquer plus de poids sur des distances plus longues ;

Considérant que l'analyse juridique de la DGTA est négative quant à ce principe d'opérer de nuit sur base d'une simple attestation non signée sans disposer d'un nouveau certificat acoustique conforme aux restrictions en vigueur ;

Conclusions juridiques de la DGTA

Le Quota de bruit par mouvement est défini dans l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National, Article 3 §1^{er} :

Pour les mouvements d'avions à réaction subsoniques civils, la quantité de bruit par mouvement (QM) est calculée comme suit à une décimale près :

$$QM=10 [(B-85)/10],$$

où la variable B représente :

1° pour tout atterrissage : le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, moins 9 EPNdB;

2° pour tout décollage : la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés d'un avion en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse maximale de décollage, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.

Les niveaux sonores certifiés dont il est question doivent être compris comme ceux relevant de la procédure de certification prévue à l'annexe 16 de l'OACI PARTIE 2. CERTIFICATION ACOUSTIQUE DES AÉRONEFS, Article 1.2.

Ces niveaux se trouvent indiqués sur le certificat acoustique de chaque avion, délivré par leur Etat d'immatriculation conformément aux articles 1.4 et 1.5 de la même annexe.

Les certificats acoustiques des B777 d'AeroLogic permettent de calculer un quota de bruit au décollage de 10.7 à la masse maximale de décollage de 347.814Kg. Cela les empêche de décoller la nuit entre 23:00 et 05:59LT. Ces appareils n'ayant pas opéré à Bruxelles entre le 25 octobre 2008 et le 24 octobre 2009, ils ne peuvent pas bénéficier de l'exception prévue à l'art. 4§4 de l'A.M. du 3 mai 2004.

Pour pouvoir décoller de nuit, AeroLogic devrait donc faire re-certifier ces appareils à une masse maximale de décollage inférieure.

Pour ces motifs, le Collège des Médiateurs, à l'unanimité émet l'avis suivant :

- Article 1 : il est recommandé de respecter strictement les dispositions internationales relatives à la procédure de certification prévue à l'annexe 16 de l'OACI et les définitions reprises dans l'Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National.
- Article 2 : il est recommandé de ne pas faire évoluer de nuit des avions qui présentent un niveau de bruit QC, supérieur à la limite admise et autorisée de nuit à Bruxelles-National soit plus de 8.0.
- Article 3 : il est recommandé de suspendre avec effet immédiat l'évolution de nuit depuis Bruxelles-National des avions immatriculés D-AALI à D-AALL qui ne disposent d'aucune autorisation, fusse-t-elle-même illicite ou contestable.
- Article 4 : il est recommandé de faire re-certifier les avions qui souhaiteraient évoluer de nuit avec un MTOW inférieur à leur certificat actuel ce conformément à la législation en vigueur.
- Article 5 : 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.

Ainsi donné à Bruxelles le 9 septembre 2019, 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

Juan TORCK

Médiateur-adjoint

Détaché de SKEYES

Alexandre de SPIRLET

Médiateur-adjoint

Détaché de SKEYES

Emily DELBAER
Assistante de Direction
Détachée de SKEYES

Mona OUNIS
Assistante de Direction
Détachée de SKEYES