

10 Question de M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation des incidences de la nouvelle procédure RNP pour les atterrissages en piste 07L à Brussels Airport" (n° 11347)

10.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le 27 avril dernier, vous avez répondu aux questions de Mme Lalieux et moi-même concernant la mise en oeuvre d'une nouvelle route, dite RNP, pour les atterrissages en piste 07L à l'aéroport de Bruxelles National. Cette procédure inquiète les écologistes en raison de son impact environnemental important sur les communes de Dilbeek, Jette, Laeken, Ganshoren et Schaerbeek; Laeken n'étant pas une commune mais Bruxelles-Villes. Vous nous aviez alors répondu, je cite "il ne s'agit pas d'une nouvelle route, mais de l'application d'une nouvelle technologie, sur un axe d'atterrissage déjà existant. Les procédures ne relèvent pas de la loi de 2006; votre administration, la DGTA estime également qu'il n'y a pas besoin de recourir à une évaluation d'incidences environnementales, ni à des concertations poussées vu le caractère provisoire de la situation".

Or, dans une note de la direction générale du transport aérien (DGTA) adressée le 8 mars dernier à votre prédécesseure et signée par le président du SPF d'alors mais aussi par deux directeurs, un directeur-adjoint et deux chefs de service, la DGTA estime que cette nouvelle procédure implique des "risques légaux". En effet, la DGTA constate que le tracé d'approche de la nouvelle procédure s'effectue dans l'axe de la piste 07L, alors qu'il était auparavant oblique. Selon cette note de la DGTA, ceci "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". Et la DGTA de conclure : "La procédure RNP en piste 07L doit être soumise aux règles prescrites par la loi de 2006, ce qui implique concertation publique préalable et étude d'impact", « d'autant plus », poursuit la DGTA, que « par rapport à l'approche oblique, une approche dans l'axe de la 07L impacterait un nombre nettement plus important de personnes. ». On parle ici de 300 000 personnes.

Vu le temps nécessaire pour une telle évaluation, la DGTA recommandait à votre prédécesseure de ne mettre en place cette procédure à court terme qu'à trois conditions cumulatives très strictes : faire en sorte que Belgocontrol établisse la preuve que la procédure RNP doit impérativement être mise en place immédiatement pour des raisons de sécurité aérienne pendant la période des travaux en piste 19/01 ; que soit prouvé le caractère strictement temporaire de la procédure RNP (limitée dans le temps à la durée des travaux, ce qui permet de justifier une éventuelle dérogation à la loi de 2006); que la DGTA soit assurée de pouvoir avoir accès aux données de Belgocontrol pour veiller au caractère strictement subsidiaire de la procédure RNP".

Dès lors, confirmez-vous la réponse que vous nous avez donnée le 27 avril, indiquant que la DGTA estimait qu'il n'y avait pas lieu de soumettre la nouvelle procédure RNP à une évaluation des incidences? Pourquoi une telle divergence entre vos propos d'avril et le contenu de la note du 8 mars de la DGTA? Belgocontrol a-t-il fourni depuis à votre administration la preuve que la procédure RNP doit impérativement être mise en place immédiatement pour des raisons de sécurité aérienne pendant la période des travaux en piste 19/01? Confirmez-vous le caractère strictement temporaire de cette procédure et donc les nuisances actuellement constatées dans le nord et le nord-est de Bruxelles? Quelle mesure concrète a été prise pour permettre à la DGTA d'avoir accès aux données de Belgocontrol, afin de veiller au caractère strictement subsidiaire de la procédure RNP?

10.02 François Bellot, ministre: Je vous confirme que, dans sa note du 8 mars 2016, la DGTA a indiqué que la mise en place de la procédure RNP en piste 07L est autorisée dès lors que la procédure RNP présente un caractère temporaire, car limité à la durée des travaux. Il est utile de préciser à ce sujet que la note du 8 mars doit être lue en relation avec la note de la DGTA du 22 janvier 2016, portant sur l'application éventuelle de la loi de 2006, dont les conclusions étaient très nuancées. Notre position a d'ailleurs été confirmée par le jugement du 6 avril 2016 du tribunal de première instance de Bruxelles, qui confirme que les instructions relatives à des routes de vols ne sont pas soumises aux obligations de la loi du 13 février 2006, ce qui correspond à la position défendue par l'administration depuis des années.

Par ailleurs, je tiens à rappeler à l'honorable membre que les notes internes à l'administration sont susceptibles d'être couvertes par le devoir de discrétion et par le secret professionnel consacré et sanctionné par l'article 458 du code pénal.

La DGTA a bien reçu un document résumant les avantages théoriques de ces nouvelles procédures RNP. Contrairement aux procédures conventionnelles dites de non-précision, les procédures RNP offrent un guidage vertical avec un gradient continu dans les phases d'atterrissage. Ce guidage permet de réduire les risques en vol et à l'approche, par exemple en cas de mauvaise visibilité. C'est la raison pour laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) demande aux États de publier des études des procédures RNP sur tous les aéroports internationaux. Pendant les travaux sur la piste 01/19, la piste 07L pouvait être davantage utilisée en cas de vents d'est et de nord-est. Il est donc préférable de disposer sur cette piste de procédures d'atterrissage offrant les meilleures garanties de sécurité aérienne.

L'instruction dite "*supplement*", que nous avons donnée indique que l'utilisation de la procédure RNP est limitée à la période des travaux sur la piste 01/19, qui démarreront fin juillet. Cette procédure n'étant pas encore d'application aujourd'hui, elle n'est donc pas liée à des nuisances qui seraient actuellement constatées dans le Noordrand et le nord de Bruxelles. Ces nuisances s'expliquent par le fait que ces derniers jours, la piste 07L a dû être utilisée à plusieurs reprises pour des atterrissages en raison des conditions météorologiques, notamment des vents forts.

Dans une instruction du 15 mars 2016, il a été demandé à Belgocontrol de transmettre à la DGTA la liste des vols qui opèreront cette procédure pendant la durée des travaux. Par ailleurs, Belgocontrol est tenue de fournir aux services d'inspection aéronautiques toutes les informations requises pour l'exercice de leur mission, conformément au troisième contrat de gestion et aux dispositions réglementaires applicables.

10.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je n'ai pas la note de janvier. J'aimerais pouvoir en disposer. C'est le droit normal d'un parlementaire de pouvoir obtenir des notes internes de ce type. Si je dois poser une question écrite pour l'obtenir, je le ferai volontiers.

Le problème dans ce dossier, c'est que Belgocontrol n'envoie pas les données qu'elle doit envoyer à la DGTA pour que celle-ci puisse exercer son contrôle sur Belgocontrol. C'est un des problèmes essentiels dans le dossier du survol. Belgocontrol fait à peu près tout ce qu'elle veut.

Par ailleurs, vous parlez de l'installation d'un système technique permettant l'usage de la piste 07L afin d'offrir des garanties de sécurité aérienne, c'est vrai. Mais cela a une conséquence : quand vous dotez d'un tel système une piste qui autrefois était moins utilisée parce qu'elle ne possédait pas ces caractéristiques techniques, vous augmentez *de facto* l'usage potentiel de cette piste; et quand deux pistes sont parallèles on peut en maximiser l'usage. La difficulté pour les écologistes et les riverains aujourd'hui survolés, c'est qu'on augmente encore la possibilité de voir Bruxelles et sa périphérie nord survolées encore plus intensément.

Enfin, je pense en effet que le survol du nord-ouest de Bruxelles constaté durant ce long week-end n'est pas dû à la mise en œuvre de cette nouvelle piste et du RNP en 07L, mais cela donne un avant-goût évident de ce que les Bruxellois pourront subir pendant les travaux de l'autre piste et éventuellement plus tard, lorsque Belgocontrol décidera d'activer plus intensivement la piste 07 survolant Bruxelles, pour maximiser ses investissements strictement économiques, au détriment de la santé et de l'environnement.