

Chambre des représentants – Commission de l'Infrastructure
Réunion du 27 avril 2016 – Extrait du compte rendu intégral (CRIV 54 – COM 0401)

03 Questions jointes de

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle procédure d'atterrissage vers la piste 07L à Brussels Airport" (n° 10363)

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intensification du survol de Bruxelles" (n° 10636)

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle procédure d'atterrissage vers la piste 07L à Brussels Airport" (n° 10847)

03.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je voudrais souligner le caractère constructif du nouveau ministre. Auparavant nous pouvions poser des questions auxquelles nous n'avions pas de réponse. Maintenant, M. le ministre répond aux questions que nous n'avons même pas eu le temps de poser.

La **présidente:** C'est une bonne méthode pour éviter les questions. La parole est à M. Hellings.

03.02 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la présidente, à mon tour de souhaiter la bienvenue au nouveau ministre que je connais bien. Je connais son sérieux et sa compétence. C'est rassurant pour Ecolo sur les dossiers extrêmement brûlants que le ministre va devoir gérer. Je voulais également souligner le caractère extrêmement convivial du ministre qui pourra probablement aider dans la résolution des dossiers que le ministre a sur la planche pour les mois qui viennent.

Le Vif/L'Express a révélé que votre prédécesseure avait donné pour instruction à Belgocontrol d'instaurer une nouvelle procédure d'approche pour les atterrissages en piste 07L. Cette nouvelle procédure, dite RNP (pour Required Navigation Performance – par satellites) remplacerait l'approche actuelle en VOR (VHF Omnidirectional Range), c'est-à-dire au moyen de balises visuelles.

Cette procédure augmentera donc la sécurité. Les travaux qui seront réalisés cet été sur les pistes 01-19 et qui les rendront indisponibles servent de prétexte à la mise en œuvre de cette procédure. Celle-ci devrait donc en toute logique être temporaire et publiée sous forme de NOTAM. Pourtant, il semble qu'elle ne sera pas limitée à la durée des travaux.

Il apparaît que cette nouvelle procédure, désormais coulée dans le marbre, est taillée sur mesure pour Brussels Airport. En effet, elle permettra de généraliser l'usage parallèle des pistes et donc d'augmenter la capacité commerciale de l'aéroport!

Vous n'ignorez pas que la Région de Bruxelles-Capitale s'est toujours opposée au placement d'un système de guidage au sol (ILS) en piste 07. L'approche VOR actuelle permet en effet de limiter l'usage des pistes 07 pour les atterrissages. Avec la technologie RNP, plus récente, ce verrou sautera. Ceci est totalement contraire aux intérêts des riverains du nord de Bruxelles et des communes flamandes situées sur sa périphérie immédiate. Belgocontrol déplace ainsi des nuisances de l'Oostrand vers le Noordrand et les communes du centre de Bruxelles. Ainsi, un problème se déplace et rien n'est réglé structurellement.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que Mme Galant, avant son départ dans les conditions que l'on connaît, a envoyé à Belgocontrol l'instruction de mettre en place la procédure RPN pour les atterrissages en piste 07L? Si oui, quand?

Celle-ci fera-t-elle l'objet d'une évaluation des incidences environnementales, conformément à l'ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet 2014, le fameux moratoire?

L'utilisation de cette procédure sera-t-elle temporaire (limitée à la durée des travaux en pistes 01-19)? L'instruction est-elle une Aeronautical Information Package (AIP) "SUP" ou une AIP "AMDT"? L'AIP SUP est temporaire, tandis que l'AIP AMDT est permanente.

Au-delà de ces mesures ponctuelles, quand envisagez-vous de nous présenter le plan général promis depuis de longs mois par votre prédécesseure?

03.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je ne répéterai pas ce que mon collègue a dit, ni ce qui était écrit dans les pages du *Vif*.

Avec cette nouvelle route intensément utilisée, ce sont les communes les plus peuplées de Bruxelles qui sont survolées. Si cette information se confirme, il faudrait faire en sorte que cette "route Galant", comme disent les Bruxellois, ne devienne pas une "route Bellot".

Votre prédécesseure avait-elle donné son accord à une utilisation accrue de la piste 07L pour les atterrissages? Comme l'a rappelé mon collègue, nous ne voulons pas d'un nouveau système de guidage. Dans la négative, pouvez-vous nous garantir qu'il n'y aura pas d'augmentation des atterrissages via cette piste 07L?

Est-il exact que les experts de la Direction générale Transport aérien (DGTA) ont informé Mme Galant que cette nouvelle trajectoire tombe sous le coup de la loi de 2006 qui prévoit une enquête publique et une étude d'incidences pour l'utilisation intensive de cette piste?

Avez-vous mené une concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale et avec les associations de riverains au sujet de cette piste?

Bien évidemment, ces questions ne vous étaient pas directement destinées, monsieur le ministre, mais le cabinet étant présent, il pourra nous répondre.

03.04 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, l'instruction pour des procédures d'approche RNP ou PBN en piste 07 a été donnée le 15 mars 2016 dans le cadre d'importants travaux de réfection entrepris à l'aéroport de Bruxelles sur la piste 01. Ces travaux sont effectués avec une fréquence de 15 ans: 5 ans pour le revêtement de couche d'usure, 15 ans quand cela se situe en profondeur.

Les procédures d'approche RNP en piste 07L, à l'aéroport de Bruxelles, seront appliquées pendant la période de travaux et de rénovation des pistes 01-19. Concernant ces procédures d'approche, il ne s'agit pas d'une nouvelle route, mais bien de l'application d'une nouvelle technologie, sur un axe d'atterrissage déjà existant. SRA 07L est déjà utilisé. Les procédures ne relèvent pas de la loi de 2006. La DGTA estime également qu'il n'y a pas besoin de recourir à une évaluation d'incidence environnementale, ni à des concertations poussées vu le caractère provisoire de la situation.

Tout cela doit être considéré, bien entendu, dans le cadre de l'établissement du plan de survol de Bruxelles et des différents épisodes du passé. J'ai dit que je ne parlerais pas trop du passé. Mais, à chaque ministre, il y a eu une route. Vous dites qu'il y a la route "Bellot". Je peux vous en rappeler d'autres!

03.05 Karine Lalieux (PS): Non, il n'y a pas encore de route "Bellot", monsieur le ministre, ne vous inquiétez pas! Il ne faudrait pas qu'il y en ait une!

03.06 François Bellot, ministre: Il n'y en aura peut être pas. Je n'en sais rien. Mais en tout cas, c'est le caractère provisoire lié aux travaux qui, en rien, ne trouve une justification politique.

Concernant le plan de survol, c'est simplement une règle technique, sachant que la technologie en

question permet de beaucoup mieux guider les avions. Elle se trouve sur la piste 25R.

03.07 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. J'ai bien retenu le mot que vous avez utilisé. C'est une route utilisée pendant la période des travaux. J'entends bien que c'est temporaire. Comme je vous ai pris de court, je vous poserai la question précise de savoir si c'était une AIP SUP ou une AIP AMDT. Une AIP est temporaire et a donc une durée déterminée. J'espère que c'est ce type d'instruction que la ministre a donnée à l'époque à Belgocontrol et non pas une AIP AMDT, ce qui voudrait dire que la route existe et, ce, pour toujours.

L'enjeu est évidemment que la technologie permette d'intensifier l'usage d'une piste qui, aujourd'hui, à cause de l'absence de cette technologie, n'est pas utilisée. Mais la conséquence, c'est que, si on intensifie l'usage de cette piste, 300 000 Bruxellois et personnes du nord de Bruxelles risquent d'être impactées. Il s'agit donc de pouvoir utiliser cette piste temporairement et non pas définitivement, ce qui pourrait causer des problèmes de santé publique et des mobilisations citoyennes dont vous devez absolument vous passer dans ce dossier. Il s'agit de trouver des solutions structurelles pour chacun. On ne déplace pas les poubelles. On les recycle!

03.08 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, j'entends bien le caractère provisoire de la mesure. Vous parlez de travaux d'une durée de 5 à 15 ans. C'est une longue période. Je voudrais dès lors aussi connaître la planification des travaux pour savoir à quelle fréquence cette piste sera utilisée pour l'atterrissage. Je déposerai une question écrite à cet effet.

03.09 François Bellot, ministre: Madame Lalieux, je pense que vous ne m'avez pas bien compris. Je me suis renseigné sur les travaux et il m'a été dit que, tous les 5 ans, la couche d'usure de la piste devait être renouvelée. C'est une durée moins longue car, en l'occurrence, c'est un entretien des 15 ans, m'a-t-on dit. Il faut quasiment enlever toutes les couches d'usure et les remplacer. En principe, les travaux durent un été, soit deux mois et quelques jours en fonction des conditions météo.

03.10 Karine Lalieux (PS): Deux mois, effectivement. Il y a donc toujours cette date butoir du mois de juin fixée par la directive européenne. Il faudrait que le SPF Mobilité réalise une analyse juridique exacte pour déterminer si la situation sera ou non figée si vous n'amenez pas un projet de loi sur les procédures de vol avant cette échéance.

Différents scénarios circulent. Il est temps de connaître l'avis du gouvernement – puisque vous n'obtiendrez pas la possibilité d'avoir un projet de loi d'ici à juin (première et deuxième lectures et concertation avec les Régions) – sur le fait de savoir si oui ou non cette directive bloquera la situation. Il est très important pour ce parlement de le savoir.

03.11 François Bellot, ministre: Madame Lalieux, un petit élément de correction, parce que je veux être exact sur la périodicité des entretiens: le gros entretien en profondeur c'est 30 ans, et non 15 ans.

03.12 Karine Lalieux (PS): Puis-je vous demander de faire parvenir à tous les membres de la commission l'analyse juridique que pourrait réaliser le SPF Mobilité concernant l'application de la directive européenne qui fixe l'échéance à juin 2016?