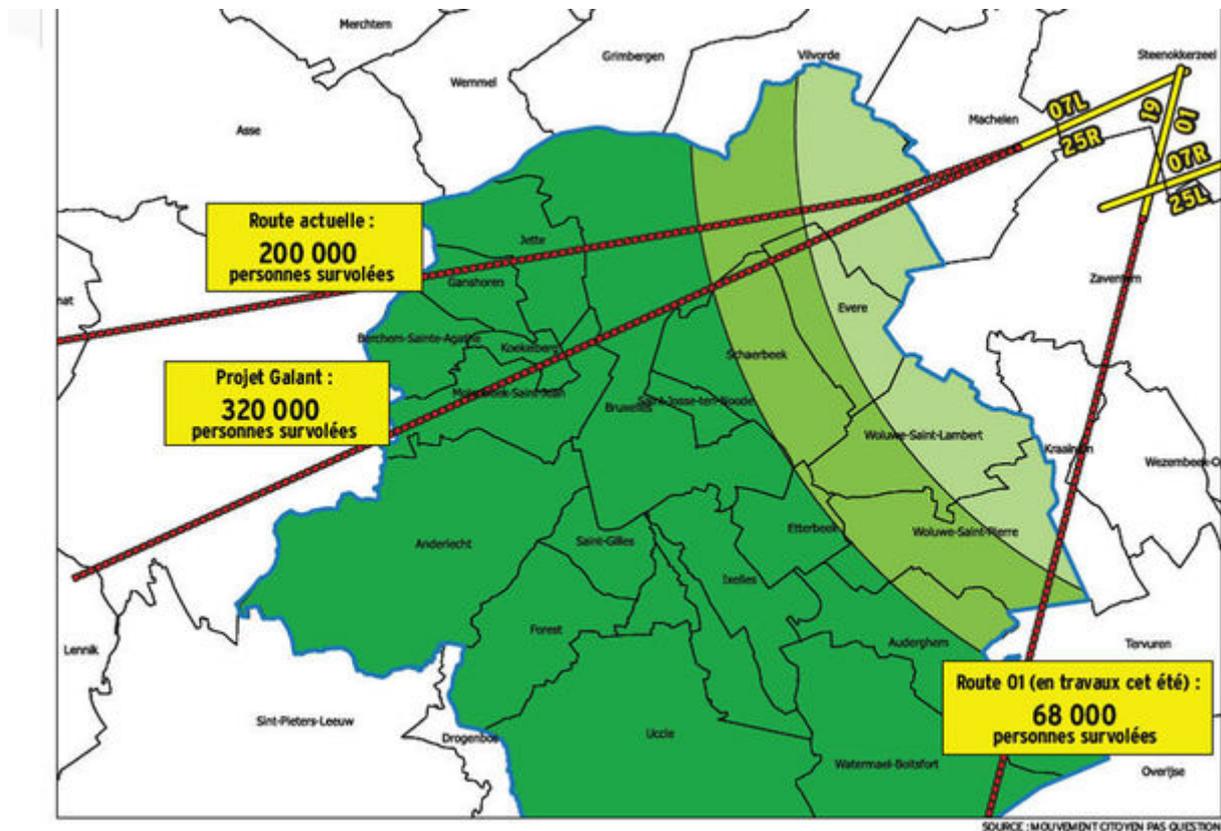


Jacqueline Galant sur le point de valider une nouvelle trajectoire aérienne au-dessus de Bruxelles

[Laurence Van Ruymbeke](#) Journaliste au Vif/L'Express

18/03/16 à 14:18 - Mise à jour à 14:18

La ministre de la Mobilité, la libérale Jacqueline Galant, s'apprête à donner son feu vert à une nouvelle procédure d'approche de la piste 07 L, à l'aéroport de Bruxelles-National, ouvrant en quelque sorte une nouvelle route aérienne au-dessus de Bruxelles. Dans la foulée, quelque 330 000 Bruxellois, au lieu de 200 000 actuellement, seraient survolés (voir carte ci-dessous). Le cabinet Galant argue qu'il ne s'agit pas d'une nouvelle route mais cette analyse ne fait pas l'unanimité.



© DR

Les experts de la DGTA (Direction générale du transport aérien) ont mis en garde le cabinet Galant, le prévenant de nombreux recours en justice qui pourraient être introduits dès l'entrée en vigueur de cette nouvelle trajectoire puisque celle-ci devrait, selon plusieurs juristes, tomber sous le coup de la loi de 2006 qui prévoit enquête publique et étude d'incidences dans un tel cas de figure. D'autres rappellent au contraire que cette "instruction ministérielle" existe depuis plus de dix ans, même si elle n'a jamais été mise en application, et n'est donc pas concernée par la loi de 2006.

Cette modification de route fait suite à la mise en place d'une nouvelle procédure d'approche des avions qui atterrissent en 07 L, dite RNP (Required Navigation Performance - par GPS), suivant l'axe de la piste. Jusqu'ici, cette piste ne dispose que d'une procédure d'approche par balises, (appelée VOR), contrairement aux pistes 25L, 25R, 01 et 19 qui sont équipées, elles, d'un ILS (Instrument Landing System), qui recourt à des systèmes de guidage au sol plus performants. Or l'approche VOR, officiellement validée pour la piste 07L, n'est pas dans l'axe de la piste mais dessine une forme légèrement oblique qui fait passer les avions au-dessus du territoire situé au nord-ouest de Bruxelles. Actuellement, cette piste n'est utilisée que rarement pour les atterrissages, les pistes 25 et 19 servant prioritairement : en 2014, 1380 avions seulement y ont atterri, soit 1 à 2 % des atterrissages enregistrés annuellement à Bruxelles National.

Or cet été, des travaux auront lieu du 26 juillet au 25 septembre sur la piste 19/01, qui coupe les pistes 07 et 25. En cas de vent du nord-est trop important, la piste 07 L sera dès lors utilisée comme piste de remplacement. "On n'y aura recours que dans des cas exceptionnels, précise Belgocontrol dans un communiqué diffusé ce 17 mars. (...) Cela permettra de limiter les restrictions de capacité, sans modifier les corridors de vol actuels."

Tel n'est en tous cas pas l'avis de la DGTA, ni celui des associations de riverains, pour qui le recours à la 07L avec la procédure d'approche RNP implique de facto l'utilisation d'un nouveau corridor aérien puisqu'il impose une approche dans l'axe de la piste et non pas en suivant la trajectoire plus haute qui est officiellement validée. Une autre approche, appelée SAR et officiellement publiée, s'aligne elle aussi sur l'axe de la piste, comme la RNP. Mais il s'agit bien d'une procédure de secours, et non d'une route aérienne, publiée avec cartes à l'appui. On imagine bien que les éventuels combats juridiques à venir porteront sur ces différentes appellations et sur les nuances et contraintes qu'elles imposent.

La DGTA a demandé à la ministre Galant que son autorisation pour l'utilisation de la piste 07 L avec procédure d'approche RNP soit soumise à de strictes conditions : qu'elle soit absolument limitée à la durée des travaux; que Belgocontrol justifie les raisons de sécurité invoquées ; et que la DGTA puisse disposer, en direct, des données de Belgocontrol pour pouvoir contrôler l'utilisation de cette piste.

Dans sa version actuelle, le texte de l'instruction précise uniquement que cette procédure RNP sur la 07 L ne sera utilisée que de nuit, par mauvaise visibilité ou en cas d'indisponibilité d'équipements, sans autre indication. L'instruction prévoit aussi une évaluation de cette procédure à l'issue des travaux. Demande est faite à Belgocontrol de transmettre à la DGTA les informations relatives aux vols qui en auront bénéficié pendant cette période de deux mois.

Cette proposition de nouvelle route tombe à quelques mois du 13 juin, lorsqu'entrera en vigueur une directive européenne qui rendra particulièrement difficile tout changement de route aérienne.

Les associations de riverains craignent dès lors que l'utilisation de la 07 L et de son approche dans l'axe de la piste ne soient de facto bétonnées. A terme, considère-t-on chez Pas Question, "on pourrait ainsi supprimer la procédure VOR à l'horizon 2020, après avoir créé en douce une nouvelle route aérienne, tout en augmentant considérablement la capacité de l'aéroport."

De son côté, le cabinet de Céline Frémault, ministre bruxelloise de l'Environnement, a écrit il y a quelques jours à la direction de l'aéroport de Bruxelles National pour lui demander des précisions sur l'utilisation prévue de la piste 07L. Aucune réponse ne lui est encore parvenue. Un sonomètre a par ailleurs été commandé par le cabinet et sera installé dans les prochaines semaines à Jette.