

Un logiciel plutôt que des politiques pour décider des voies aériennes

TRANSPORTS Belgocontrol teste un système déjà utilisé à Schiphol et à Bâle

- ▶ Belgocontrol teste une aide au choix des pistes.
- ▶ Les critères déterminant le choix des pistes vont être soumis au ministre.
- ▶ Belgocontrol publiera toutes les données.

AÉROPORT DE BÂLE-MULHOUSE-FRIBOURG
ENVOYÉ SPÉCIAL

Souçonnée de choix politiques dans l'utilisation des pistes à Brussels Airport, Belgocontrol veut mettre les choses à plat. Notamment les données et critères relatifs au choix des pistes. Lundi, une délégation de l'entreprise publique nationale de contrôle aérien s'est rendue à l'aéroport de Bâle-Mulhouse où un logiciel d'aide au choix des pistes est en application depuis des années. Ayant souvent le sentiment d'être le bouc émissaire idéal du dossier « survol de Bruxelles », peu défendue par le fédéral dont elle dépend et attaquée de toute part, Belgocontrol veut ainsi remettre à la politique la responsabilité des décisions politiques. Ce qui ne va pas plaire à tout le monde.

Le logiciel s'intitule Raas (runway allocation advisory system). Il a été développé pour l'aéroport d'Amsterdam (Schiphol) pour aider les riverains à comprendre le choix des décollages et atterrissages, puis adapté pour celui de Bâle-Mulhouse-Fribourg. La situation de Brussels Airport semble compliquée : situé en Flandre, avec des nuisances sur Bruxelles qui n'en retire aucun bénéfice et en concurrence avec les aéroports wallons. Bâle-Mulhouse-Fribourg a peu de leçon de complexités géographiques à recevoir : situé entièrement en territoire français (dépend donc des autorités aériennes tricolores), ses nuisances affectent Bâle (à 3,5 km en Suisse) ou Mulhouse (20 km en France). Fribourg (Allemagne), située à 46 km, ne subit que des incidences secondaires.

Développé au lendemain de la guerre en coopération avec la France (qui apporte les terrains) et la Suisse (l'opérationnel), EuroAirport (son nom) accueille 7 millions de passagers : 50 % Helvètes, 25 % Français, 25 % Alle-



Depuis 2006, EuroAirport utilise le logiciel Raas qui aide à décider si on envoie le trafic vers Bâle ou Mulhouse. © ER.

mands. C'est le troisième aéroport pour la Suisse, le septième pour la France. La justification objective des conditions d'utilisation des pistes permet de répondre aux questions des riverains et des autorités, de part et d'autre de la frontière. Et encore, EuroAirport n'a que deux pistes, dont une très petite, peu utilisée. Le sens du vent oriente les vols vers Bâle ou Mulhouse. Le logiciel aide à la décision et modélise certaines données permettant de prévoir et d'anticiper des changements de sens de décollage (la règle internationale reste de décoller et d'atterrir contre le vent). Sachant que chaque changement implique une modification aussi dans le contrôle aérien dépendant des voisins de Bern, etc.

Depuis septembre, ce logiciel est

adapté aux spécificités bruxelloises : trois pistes, un trafic élevé avec des saturations de pistes aux heures de pointe. Il s'agit, comme à Bâle ou à Schiphol, d'un outil mis à disposition des contrôleurs du ciel. Une aide à la décision et à l'anticipation qui intégrera les prévisions météo et les incidences d'un changement de piste sur la gestion globale du trafic.

« Mettre les données à plat »

« Nous veillons avant tout à respecter les règles en vigueur », explique Johan Decuyper, le CEO de Belgocontrol. Avec le logiciel, nous allons pouvoir mettre les données à plat. Chaque fois qu'un contrôleur ne suivra pas la recommandation faite par le système, il devra justifier pourquoi. Ce sont les contrôleurs qui continuent à prendre les décisions

mais on pourra plus facilement les objectiver. Et toutes ces données seront publiées systématiquement. »

Reste à définir les critères qui alimenteront le logiciel. Ils doivent tenir compte de la complexité bruxelloise (trois pistes dont une qui croise les autres), de données techniques (longueur et équipement des pistes, type d'avion, pluviosité, visibilité, vitesse et sens du vent...) et « préférentielles » (fréquence et capacité de l'aéroport, période de pointe, jours de la semaine, horaire de nuit...). Ces critères sont actuellement soumis à l'approbation du ministre de la Mobilité, François Bellot. Et indirectement, à toute la classe politique. Pour qui est le plus grand défi : Belgocontrol ou les élus ? ■

ÉRIC RENETTE

COMMENTAIRE

ERIC RENETTE



SURVOL DE BRUXELLES : L'OCCASION D'OSER ?

Politiquement, l'épineux dossier du survol de Bruxelles dispose d'un petit créneau temporel pour évoluer avant les élections de 2018 et 2019. Sinon, seul le volet juridique pourra forcer le débat.

En termes aériens, le ministre fédéral de la Mobilité, François Bellot, dispose d'un petit « slot » (droit de mouvement, décollage ou atterrissage). Avec l'approbation des critères sur lesquels se basera le logiciel d'aide au choix des pistes, il peut créer un précédent, une base objective admise par tous ou, à défaut, par le plus grand nombre. Mais pour cela, il faudra le vouloir et, sans doute, se battre.

Rappelons que politiquement, le sujet a déjà fait et défait des élus dans et aux alentours de la capitale, que la politique aéroportuaire est régionalisée, que Brussels Airport est resté national (l'État est actionnaire à 25 %) et que le fédéral n'a plus que Belgocontrol comme moyen d'action dans le domaine. Pour mettre tout le monde d'accord, il faut donc trouver un sujet qui les « attire » tous autour d'une table de négociation. En voici un. Rien n'empêche le ministre d'agir. Encore faut-il aimer le risque.

Il doit en effet convaincre le gouvernement fédéral d'accepter uniquement des critères objectifs dans le choix des pistes. Et il pourrait cadencier le dossier en mettant le sujet à l'approbation des trois Régions dans le cadre de l'organe général de coordination État-Régions ou du Comité exécutif des ministres de la Mobilité. En commençant par l'un ou par l'autre, à lui de choisir. François Bellot dit souvent que, politiquement, à 62 ans, il n'a pas grand-chose à perdre. Et le débat sur le survol tant à gagner.

Le patron de la Cwape vide son sac

WALLONIE Francis Ghigny a expliqué au parlement ses propos tenus dans « Le Soir »

C'était l'attraction du jour, ce mercredi, au Parlement wallon. Francis Ghigny, l'actuel président de la Cwape (le régulateur énergétique wallon), venait faire part de ses inquiétudes aux députés. « Je vais essayer de montrer comment certaines décisions (du gouvernement wallon) sont susceptibles de porter préjudice à l'intégrité ou l'indépendance de la Cwape », entame le régulateur.

Puis l'homme vide son sac. Et répète face aux députés la plupart des éléments qu'il a confiés au

Soir dans une interview fin novembre. Pour la faire bref, il y a deux choses qui chiffonnent Monsieur Ghigny : l'inaction du gouvernement wallon pour nommer son successeur (il doit partir à la retraite fin janvier 2017) ; et la tentative socialiste de prendre le contrôle de son institution.

« Je reste convaincu qu'un scénario avait été élaboré dès 2013 pour favoriser certaines candidatures », affirme Ghigny. Quel scénario ? Celui qui placerait Christel Evrard, actuelle vice-

présidente de la Cwape et belle-sœur de Paul Magnette (PS) à la tête de l'institution ? « J'ai très vite été convaincu que Madame Evrard ne sera pas la prochaine présidente », lance Ghigny. Alors qui ? Il n'en dira pas plus.

« J'estime essentiel de pouvoir comprendre la véritable raison d'un tel retard dans la procédure », ajoute Ghigny. Sauf qu'après trois heures d'échanges, on n'y verra pas plus clair. Si ce n'est qu'il y a des bizarreries dans la chronologie de ce dossier, ce

que Francis Ghigny s'est fait un malin plaisir à rappeler. Et ce ne sont pas les réponses du ministre de l'Énergie Paul Furlan (PS) qui ont permis de faire la lumière.

Seul détail croustillant à retenir de cette audition : le jour où Paul Furlan a annoncé à Francis Ghigny qu'il ne serait pas prolongé au-delà du 31 janvier à la Cwape... il lui a proposé de l'engager dans son cabinet ministériel. Mais Francis Ghigny a poliment décliné. ■

XAVIER COUNASSE

LIQUIDATION JUDICIAIRE VALOR CAPITAL S.A.

Le Tribunal d'Arrondissement de et à Luxembourg, 6ème Chambre, siégeant en matière commerciale a prononcé par jugement commercial VI No 1153/2016 (N° L-10393/16) du 15 décembre 2016, la dissolution et ordonné la liquidation de la société anonyme VALOR CAPITAL S.A., établie et ayant son siège social à L-2163 Luxembourg, 28, Avenue Monterey, RCSL B167170 (« VALOR CAPITAL ») sur base de l'article 129 de la loi du 18 décembre 2015 relative aux mesures de résolution d'assainissement et de liquidation des établissements de crédit et de certaines entreprises d'investissement, ainsi qu'aux systèmes de garantie des dépôts et d'indemnisation des investisseurs (« Loi du 18 décembre 2015 »). Le jugement a encore nommé Juge-Commissaire Madame Anick WOLFF, Vice-Présidente au Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg et liquidateur Maître Laurent FISCH, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg, avec mission de procéder à la liquidation de VALOR CAPITAL, fixé l'époque de la cessation des paiements au 30 mars 2016 ; dit que le liquidateur représente tant la société que ses créanciers et qu'il est doté des pouvoirs les plus étendus en vue de la réalisation de son objectif qu'il exercera tant au Grand-Duché de Luxembourg qu'à l'étranger ; dit que la liquidation de VALOR CAPITAL se fera en conformité avec l'article 129 de la Loi du 18 décembre 2015, et les articles 141, 144, 146, 147 et 149 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales, ainsi que des articles 444, combiné avec l'article 61-8 de la loi modifiée du 5 avril 1993 relative au secteur financier, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 463, 464, 465-1,3 et 5, 485, 487, 492, 508, 528, 537, 538, 539, 540, 542, 543, 544, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 562, 567-1 du Code de commerce relatifs au titre « De la faillite », sous réserve, notamment, des modalités dérogatoires suivantes :

Les créanciers connus résidant à l'étranger sont informés par le liquidateur du jugement prononçant la dissolution et la liquidation de VALOR CAPITAL, conformément aux dispositions de l'article 133 de la Loi du 18 décembre 2015. La production des créances se fera en conformité avec l'article 134 de la même loi. Les déclarations de créances doivent être déposées, sous peine de forclusion, au plus tard le 15 avril 2017 au

Greffé de la 6ème Chambre du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg
Bâtiment C0, 1er étage
Cité Judiciaire
L-2080 Luxembourg-Ville

Le jugement est exécutoire par provision et non susceptible d'opposition ou de tierce opposition. La CSSF ou le Procureur d'Etat et VALOR CAPITAL peut former appel par voie de déclaration au greffe du Tribunal dans un délai de 15 jours à partir de la notification du jugement par le greffe conformément à l'art. 129 (6) de la Loi du 18 décembre 2015. Les frais de la liquidation sont mis à charge de VALOR CAPITAL.

Le liquidateur judiciaire
Laurent FISCH (valorcapital@fischfayot.lu)

LESPETITESANNONCES

EMPLOI OFFRES	ANTIQUITÉS OFFRES
Rech. technologue A1 pr serv. hématologie. Tps plein contrat de remplac. S'adr. à Michèle Atquet 02-543.11.23 ou michele.atquet@ulb.ac.be 2272062	Collectionneur achète objets en porcelaine et faïence + livres Tel. : 0494-19.05.78 2271545
SAUNAS MASSAGES OFFRES	DIVERS OFFRES
BCBGjol Amélie . ce dépl. Bxl et agglom Bxl. uniq. de 10-2h matin. 0475-36.21.43 2259811	OBJETS ANCIENS DU CONGO JVO collectionneur ach. tt objet anc. du Congo : masques, fétiches, objets guerriers africains 0475/28.28.02 227762

LESBRÈVES

FRAUDE
Prix des couches gonflés
L'entreprise chilienne CMPC a admis s'être entendue avec le géant américain Kimberly Clark pour gonfler les prix des couches et d'autres produits hygiéniques dans le pays sud-américain entre 2002 et 2009, a révélé mardi le journal *La Tercera*. Selon le quotidien, CMPC a envoyé une déclaration à la justice dans laquelle il avoue avoir noué avec le groupe américain des accords de hausse des prix. Ils « concerneraient principalement les couches pour bébés ». (afp)

ÉNERGIE
Le pétrole poursuit sa hausse
Les cours du pétrole restaient en hausse mardi en fin d'échanges européens, résistant à la force du dollar grâce à l'optimisme persistant du marché après l'accord des pays producteurs. Vers 17 h GMT (18 h à Paris), le baril de Brent de la mer du Nord pour livraison en février valait 55,22 dollars sur l'Intercontinental Exchange (ICE) de Londres, en hausse de 30 cents par rapport à la clôture de lundi. (afp)