

Zaventem | Le plan Schouppe



ÉPINGLÉ

“Inacceptable” pour Gosuin

Le plan Schouppe ? “Du Anciaux et du Landuyt... en pire !”, déclare Didier Gosuin. “Décidément, les ministres de la Mobilité se suivent et se ressemblent dans leur volonté d’empêcher les Bruxellois de dormir !”, commente le bourgmestre FDF d’Auderghem. “Parmi les mesures inacceptables proposées par le ministre fédéral de la Mobilité (doublement de l’utilisation annuelle

actuelle de la piste 02 tant pour les atterrissages que pour les décollages) figure l’éternel fantôme de la Flandre : supprimer les normes de bruit bruxelloises et, ainsi, offrir un enterrement de première classe à “l’arrêté Gosuin” qui, à ce jour, reste la seule protection des Bruxellois pour faire valoir leur droit ! Et d’ajouter : “Vouloir fédéraliser les normes de bruit – pour sans doute ensuite mieux les supprimer – c’est croire que la problématique du survol de Bruxelles est une question de contrôle du bruit.

Comme si en supprimant les radars le long des routes, on allait régler les problèmes d’accidents. Il n’en est évidemment rien ! Pour la 1 200^e fois, il faut donc rappeler que les normes bruxelloises sont moins strictes que celles préconisées par l’Organisation Mondiale de la Santé et qu’elles n’empêchent nullement l’aéroport d’exercer son activité puisque moins de 10 % des mouvements sont en infraction” rappelle enfin le bouillant Bruxellois. ■

Bruit : le plan de la discorde

- Etienne Schouppe veut ramener les normes de vent à 5 nœuds sur toutes les pistes.
- Le secrétaire d’Etat à la Mobilité veut porter l’altitude de virage des avions à 1 000 m.
- La conséquence est que Bruxelles et sa périphérie Est seront davantage survolés.

Ça se réchauffe sur le front du bruit des avions de Bruxelles-National. Et pour cause. Le secrétaire d’Etat à la Mobilité Etienne Schouppe (CD&V) a pratiquement finalisé son plan de gestion tant attendu du dossier. Dans une sortie, vendredi, chez nos confrères du “Het Laatste Nieuws”, il a levé un coin de voile sur ses intentions qu’il nous a d’ailleurs confirmées (lire ci-dessous). Son projet vise à fixer les normes de vent à cinq nœuds (vent arrière) nuit et jour sur toutes les pistes contre, pour l’instant, respectivement sept nœuds sur la piste 25 et zéro nœud sur la plus courte piste 02 (atterrissages)/20 (décollages).

Derrière les arguments visant à indiquer que ces chiffres sont internationalement reconnus, il ressort, à l’analyse, que cette option entraînera un accroissement de l’usage annuel de la piste 02/20. Elle sera utilisée à 25 pc (soit 80 jours par an) contre 10 pc actuellement (moins de 40 jours). La conséquence directe est une augmentation des nuisances pour les riverains de plusieurs communes de l’Oostrand : Crainhem, Wezembeek-Oppeem, Woluwe-Saint-Pierre, Sterrebeek. Des communes du

► Les nouvelles disposition du plan Schouppe



Brabant seront aussi davantage pénalisés, notamment Braine l’Alleud, La Hulpe et Waterloo. La fixation des normes de vent débouche de facto sur une refédéralisation des normes bruxelloises appelées à disparaître.

Selon nos informations obtenues à bonnes sources, le plan Schouppe prévoirait aussi deux nuits de concentration des mouvements sur la 20, deux nuits du même type sur la 25R, une nuit sur

la 25L et deux nuits partiellement sans décollages; la “route Chabert” qui traverse Bruxelles de part et d’autre serait mise en service de façon permanente de jour comme de nuit.

Cet usage de la dite route entraîne une répartition du bruit des avions, en semaine, de la façon suivante : 30 pc des décollages sur le Noordrand (Vilvoorde, Grimbergen, Wemmel), 20 pc vers l’ouest sur Bruxelles (Haren, Evere, Schaer-

beek, Bruxelles) et 50 pc des décollages sur l’Oostrand sur une seule trajectoire. Une modification des routes aériennes est au programme, car les avions ne devraient plus virer à 700 pieds au décollage, mais à 2 000 voire 3 000 pieds (soit 1 000 mètres en divisant par trois). Ce faisant, la procédure devrait soulager le nord de Bruxelles au détriment de Bruxelles et sa périphérie Est. Etienne Schouppe confirme, dans son plan, le projet

d’installation d’un ILS (instrument d’aide à l’atterrissage) sur la piste 07 L (25R dans le sens inverse). On prête l’intention au secrétaire d’Etat de ne pas installer une autorité indépendante de contrôle et la mise au pas, voire la suppression du service de médiation. Il va de soi que ce plan, dont Etienne Schouppe s’empresse de dire qu’il n’est pas définitif, va susciter une levée de bouclier de la part des riverains.

Ph. Law.

Schouppe : “Je ne fais qu’appliquer les normes internationales”

► Pour le secrétaire d’Etat à la Mobilité, ceux qui critiquent ces nouvelles normes sont atteints du syndrome Nimby.

ENTRETIEN
PHILIPPE LAWSON

Secrétaire d’Etat à la Mobilité, Etienne Schouppe (CD&V) défend son nouveau plan de gestion des nuisances sonores à l’aéroport de Bruxelles-National. Il en prévoit l’atterrissage final dans deux ou trois semaines.

Que répondez-vous aux riverains qui critiquent déjà votre futur plan ?

Tout d’abord, il n’est pas encore définitif. De plus, en raison des travaux, les pistes de l’aéroport ne sont pas utilisées correctement, donc, il est difficile d’avoir une idée précise et réelle de ce qui se passe sur le site et les vraies conséquences. Cela dit, les normes de vent que j’entends mettre en place sont internationalement reconnues : 5 nœuds de vent arrière et 15 nœuds de vent latéral. Ceux qui s’y opposent ne visent qu’une chose : transférer les nuisances chez les autres. Je n’élabore pas les normes de vent à la tête du client.

Ces nouvelles ne risquent-elles pas de déboucher sur un accroissement des nuisances pour l’est de Bruxelles ?

Rien ne permet de l’affirmer et ceux qui soutiennent ne font que véhiculer des idées préconçues. Ces normes sont internationales et on ne peut pas m’accuser de faire des choix politiques. Ma préoccupation première est la sécurité du transport aérien et aussi de tous les riverains. Je me demande ce que veulent les riverains à la fin. Ils ne sont pas satisfaits de la situation actuelle et sont opposés à toute modification.

On vous prête l’intention de renoncer à la mise en place d’une autorité indépendante de contrôle...

Des propositions concrètes sur ce point seront formulées dans le cadre du règlement global du dossier. Ce point fait partie de mes préoccupations. Je prévois dans le plan ce qu’il y a lieu de faire, d’autant plus qu’il fait partie d’engagements qui avaient été pris. Je n’en dirai pas plus tant que je n’aurai pas obtenu l’accord de mes collègues du gouvernement, j’espère arriver avec un plan définitif dans deux ou trois semaines.



CHRISTOPHE BORTELS

Copie destinée à pierre.hargot@gmail.com