

Épingle

Décibel d'or pour Etienne Schouppe

Faisant le bilan de l'année 2009 sur la problématique du bruit des avions, les riverains de l'UBCNA ont décerné à la fin des "médaillles" aux principaux acteurs du dossier. Ils ont recalé le secrétaire d'Etat, Etienne Schouppe, en lui décernant le "décibel d'or" "pour avoir préféré avancer sans autorisation du gouvernement dans le dossier d'ouverture d'un nouveau terminal low cost à Zaventem, plutôt que de mettre en œuvre l'accord aéroportuaire de décembre 2008". Luc De Ryck, le régulateur de l'aéroport, a hérité du "décibel d'argent" pour avoir "démontré son manque total d'indépendance et sa subjectivité partielle, en changeant d'attitude en moins d'un an, dans le dossier de l'ouverture d'un terminal low cost". Tous les riverains, les compagnies aériennes réunies au sein de Bata et la Ville d'Istanbul se sont vu décerner respectivement le "silence d'or", le "silence d'argent" et celui du bronze. UBCNA a voulu saluer le courage d'Istanbul qui a décidé de construire un nouvel aéroport à 40 km de la capitale Ankara, en dehors de tout tissu urbain.

Le chiffre

13233

VOLS DE NUIT EN BAISSÉ

D'après les chiffres de l'UBCNA, l'aéroport de Bruxelles-National a accueilli 231 668 mouvements en 2009, soit une chute de trafic de 14,48 % par rapport à 2008 (258 795 mouvements). Les vols de nuit ont enregistré une baisse de 26,04 % à 13 233 mouvements en 2009 (sur 16 000 autorisés par les autorités) contre 17 893 un an plus tôt. D'après les riverains, la diminution des vols de nuit s'explique par le déménagement du centre européen de tri de DHL à Leipzig (Allemagne).

lalibre.be

AVION : QUID DU BRUIT ?

Votre avis sur la problématique du bruit des avions de Brussels Airport et vos solutions pour les atténuer.

Nouvelles mesures en vue à Zaventem

► Elles prévoient la fin de la route Chabert qui traverse Bruxelles de part en part.

► Un texte de loi devrait bientôt encadrer l'exploitation de l'aéroport.

Apaisement définitif dans le dossier du bruit des avions de l'aéroport de Bruxelles-National? C'est à espérer, vu l'encre que celui-ci a fait couler. Selon nos informations, une note élaborée après des réunions qui se sont succédées à la mi-décembre 2009 sera examinée par les principaux ministres du fédéral ce vendredi en kern. "Il y a accord sur 99 % du document, mais il reste une ligne sur dix pages à approuver", nous a confié une source proche du dossier. En effet, les nouvelles solutions visent, en définitive, à appliquer dorénavant le principe de précaution qui veut que les avions doivent survoler les zones les moins densément peuplées ou non habitées. Ainsi, la note prévoit donc la suppression de la route Chabert qui traverse la région bruxelloise de part en part (voir infographie).

Celle-ci, ramenée dans le ciel bruxellois grâce au plan Anciaux de décembre 2003, est empruntée les samedis et dimanches par les avions en direction de Chièvres. Elle concentrerait environ 5 000 vols par an et leur bruit dérangerait quelque 350 000 citoyens. Suite à la suppression prochaine de la route Chabert, les avions qui l'empruntent devraient être répartis sur la route du Canal et la route du Ring. La modification des routes fait partie des demandes présentées du précédent gouvernement bruxellois (2004-2009). Environ 60 000 habitants vivraient sous chacune des deux routes.

Par ailleurs, une autre disposition des mesures prévoit de diviser en deux la route de Huldenberg à la hauteur de 1 700 pieds et ce, en fonction des destinations. Selon des experts, la route de Huldenberg est la plus utilisée pour les décollages (environ 50 %) et elle survole plusieurs communes (Evere, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Pierre, Woluwe Saint-Lambert, Wezembeek-Oppem). Les avions qui l'empruntent desservent notamment des pays d'Afrique, d'Asie et du sud de l'Europe.

Toutefois, la mise en pratique de cette mesure suppose un accord avec le ministère de la Défense, les avions ci-

vils devront utiliser l'espace aérien militaire. Le secrétaire d'Etat, Etienne Schouppe (CD&V), aurait déjà pris langue avec les militaires pour leur faire entériner ce point de l'accord.

L'autorité indépendante de contrôle des nuisances serait quant à elle tombée à l'eau, les parties n'ayant pas réussi à s'accorder. Mais qu'à cela ne tienne, car une cellule à créer au sein de la direction générale du transport aérien (DGTA) devrait s'en occuper. Elle devra néanmoins montrer tous les signes d'indépendance et de neutralité pour rassurer les riverains et la Région de Bruxelles-Capitale. Par ailleurs, une note est également en discussion et devrait déboucher sur une loi destinée à encadrer l'exploitation de l'aéroport national.

Le seul point d'achoppement dans l'accord concerne la problématique des normes de la composante de vent arrière. Celles-ci interviennent aussi dans l'usage des pistes. Actuellement, les normes en vigueur sont, en journée, de 7 nœuds sur les pistes 25 parallèles préférentielles et de zéro sur la piste 02/20 diagonale (et plus petite). La nuit, la norme est toujours de 7 nœuds pour les pistes 25, mais elle est limitée à 5 pour la piste 02/20. Au-delà de ces normes, il faut modifier l'utilisation normale des pistes.

Mais sous la poussée de certains riverains, il est question de réduire la norme actuelle de 7 nœuds sur les pistes préférentielles (les pistes 25) à 5. Or cette modification entraînerait une augmentation de l'utilisation de toutes les autres pistes (02/20, 07). Le chiffre 07 désigne les pistes quand on les utilise dans l'autre sens. Une étude commandée par le cabinet Schouppe au bureau allemand Airsight (Berlin) a conclu dans la deuxième version qu'on peut valablement baisser la norme à 5.

Dans la première version, les experts de l'entreprise allemande spécialisée dans des services de conseil, d'ingénierie, de formation et des logiciels aux aéroports et organismes de l'aviation civile évoquaient 8 nœuds. Par ailleurs, ils avaient "oublié" de faire mention de la recommandation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) suggérant de porter (ou de maintenir) la norme de la composante de vent à 7. Conséquence: ils n'ont pas fait bonne impression chez les Belges et il a été décidé de ne pas tenir compte de leurs conclusions. Philippe Lawson

Épingle

Enquête publique autour de Brussels Airport

Le gouvernement flamand a approuvé provisoirement le 30 octobre 2009 un plan d'aménagement du territoire particulier (RUP) concernant la zone ayant abrité l'ancien terminal de l'Expo 58 sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National. Mais avant l'application du nouveau plan, il a lancé le 30 novembre une enquête publique de 60 jours pour recueillir l'avis de tout qui est touché par les activités de Brussels Airport. Le nouveau RUP intègre des prescriptions urbanistiques à respecter pour les futures autorisations de bâtir. Mais pour les riverains de l'aéroport, cette démarche cache un sombre dessein: créer un cadre légal pour assurer l'essor de la plate-forme, en particulier la construction du terminal low cost. Ce projet est sous le coup d'une action en justice de la part des compagnies aériennes opérant à Bruxelles-National et remis au frigo aujourd'hui par les dirigeants du site. "Personne n'est dupe, l'enquête porte sur une nouvelle tentative pour faire passer le projet de terminal low cost et l'augmentation sensible du trafic aérien qui en découlera. D'ailleurs, l'exécutif flamand fait référence au "gatewayproject" de l'aéroport dans sa décision. L'enquête se fait en toute discrétion, mais nous informons tous les riverains de ce qu'ils peuvent se prononcer sur ce nouveau plan d'aménagement dans le cadre de cette enquête publique", nous a confié Peggy Cortois, porte-parole de l'Union belge contre les nuisances aériennes (UBCNA). Les citoyens concernés peuvent se manifester jusqu'à fin janvier 2010. L'association estime que le nouveau plan définit des règles peu contraignantes. "Le gouvernement flamand considère qu'il suffit que les constructions et aménagements aient un lien avec le secteur aéronautique pour les accepter. Il souligne qu'une étude d'impact environnemental n'est pas nécessaire parce que le projet de modification du RUP ne porte que sur des bâtiments localisés à l'aéroport. Pour nous, une étude d'incidence environnementale est indispensable et le gouvernement flamand doit prévoir des règles de protection des populations par les avions. Il doit aussi préciser l'augmentation prévisible de la capacité d'accueil d'avions du site", conclut-elle. Ph. Law.