

## Communiqué de presse : **La note de Mr Schouppe ? Descendue en flammes par les associations de l'Oostrand**

Les associations de l'est de Bruxelles, **AWACSS-Wezembeek et WAKE-UP Kraainem** ont pris connaissance de la note de politique générale de Mr Schouppe.

Les associations sont littéralement stupéfaites de l'incapacité intellectuelle des personnes en charge de ce dossier ! Après 4 ans de plan de dispersion, les responsables successifs n'ont pas encore compris la situation. Mr Schouppe revient avec les mêmes propositions bricolées de son prédécesseur. Compatissantes envers ce novice en la matière, les associations répètent encore une fois ci-dessous les évidences que Mr Schouppe ne semble pas connaître.

### **1. Situation juridique et politique**

L'impasse actuelle du dossier est uniquement et totalement due à l'obstination de ceux qui s'évertuent à changer les règles historiques et logiques d'utilisation de l'aéroport et en fonction desquelles des milliers de familles se sont installées dans la région. Pour rappel, à ce jour, l'Etat a perdu 21 procès en justice. Ce n'est pas fini.

### **2. Sécurité aérienne, sécurité des riverains**

Brussels Airport dispose de 3 pistes dont 2 pistes principales longues parallèles parfaitement équipées et une troisième piste secondaire, en diagonale par rapport aux autres et nettement plus courte. Le plus simple des quidams, n'ayant aucune compétence en aéronautique, comprend aisément qu'il est bien plus sécurisant d'utiliser les deux pistes principales parallèles 25 R et L plutôt que d'utiliser des pistes croisées dont la courte et de surcroît pentue piste 02/20.

### **3. Finances**

Les associations rappellent à Mr Schouppe que l'Etat sera bientôt définitivement redevable d'une somme de plus de 2.000.000 € au titre d'astreintes dues aux riverains de différentes zones de Bruxelles et de la périphérie. Elles rappellent également que l'Etat a dépensé plus de 1.300.000 € en frais de procédures judiciaires sans aucunement avancer dans le dossier. Ce n'est pas fini.

### **4. La note de politique générale proprement dite**

Pour l'essentiel, cette note est un ramassis de généralités qui ne démontre aucune vision politique à long terme. Les seuls éléments concrets et précis sont des mesures visant à prolonger le néfaste plan de dispersion tel qu'il est pratiqué depuis de nombreuses années. Les associations de l'Oostrand doivent à nouveau répéter qu'il n'y a absolument aucune raison de définir des procédures spécifiques pour les week-ends et les nuits, les procédures de jour fonctionnent très bien, sont totalement sécurisantes et donnent entière satisfaction aux compagnies aériennes et à l'exploitant de l'aéroport. Ces procédures spécifiques, outre leur dangerosité, visent simplement et uniquement à délester une grande partie du trafic du Noordrand vers l'Oostrand alors que ce dernier subit déjà, en temps normal, plus de 50 % des décollages par les pistes 25L/R concentrés sur une seule route aérienne et 100 % des atterrissages en piste 02 en cas de vent d'Est et du Nord alors que le Noordrand subit moins de 50 % des décollages dispersés sur 4 routes aériennes.

### **5. Mesures structurelles**

Il est remarquable que la note de Mr Schouppe ne prévoit aucune mesure structurelle un peu sérieuse. Où se trouve la proposition d'un institut de contrôle indépendant ? Il existe une police de la route, pourquoi n'existerait-il pas une police de l'air ? Mr Schouppe fait systématiquement référence à la **nécessité de protéger la compétitivité de Brussels Airport par rapport aux pays voisins** mais, que nous sachions, la France et les Pays-Bas ont instauré un institut de contrôle indépendant, ils imposent des taxes sur les tickets d'avions et pourtant, ils abritent la compagnie aérienne la plus grande et la plus compétitive d'Europe : "Air France-KLM". La France et l'Allemagne, en vue de conserver leur attractivité et d'éviter l'instabilité juridique dues aux actions des riverains, ont souvent délocalisé tout ou partie des activités des aéroports situés trop près des villes et supprimés les vols de nuit dans ces aéroports. Le récent départ de DHL de Brussels Airport démontre à suffisance que la politique suivie par les Gouvernements belges successifs est néfaste à la compétitivité du secteur aérien en Belgique. Les associations répètent que la vocation de Brussels Airport est de devenir un aéroport de jour pour passagers limité à 250.000 mouvements par an et non un hub international passager/fret. Une partie des activités doit être délocalisée en Belgique, sans ça, elle sera délocalisée à l'étranger et l'emploi sera menacé à cause, uniquement, de la mauvaise gestion de nos Gouvernements.

**Où se trouvent les propositions visant à respecter les riverains ?** Comment Mr Schouppe va-t-il rendre compatible les conditions de vie des riverains et l'activité économique aérienne ? Quelles mesures d'isolation ou d'expropriation sont-elles prévues ? A quel endroit de son document souligne-t-il qu'il vaut mieux survoler les zones « non aedificandi » ?

Enfin, les associations trouvent étrange, qu'à aucun endroit de sa note de politique générale, Mr Schouppe ne mentionne **le plan START de développement de la zone de l'aéroport**. Mr Schouppe est-il distrait ? Ne s'est-il pas concerté avec le Gouvernement régional flamand ? A-t-il la mémoire si courte qu'il oublie de mentionner le projet économique le plus important de Flandre, après le port d'Anvers ? Ou peut-être préfère-t-il faire semblant d'oublier de peur qu'on identifie sa réelle priorité politique qui n'est pas écrite dans sa note, à savoir :

**« Favoriser à outrance l'attractivité de Zaventem, 2ème pôle d'activités en Flandre<sup>1</sup> tout en gardant la qualité de vie des électeurs du Noordrand, fût-ce au mépris des riverains bruxellois et de l' Oostrand ».**

## **6. En guise de conclusion**

Les associations avertissent clairement Mr Schouppe et les intérêts qu'il représente qu'elles sont plus déterminées que jamais à mettre fin au plan de dispersion et à ses avatars successifs en utilisant tous les moyens légaux mis à leur disposition.

---

<sup>1</sup> Et non le deuxième pôle économique de Belgique comme l'indique erronément Mr Schouppe dans sa note.