



SERVICE DE MÉDIATION DU GOUVERNEMENT POUR L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

Bruxelles-National compte trois pistes : la piste principale « 25 R » (25 droite), d'où les avions décollent vers Bruxelles et la périphérie, la piste « 25L » (25 gauche), où les appareils en provenance de l'Est (Louvain) atterrissent, et la piste transversale 01/19, plus courte, en pente et moins équipée que les deux autres.

→ une évaluation hebdomadaire de la manière dont les pistes sont utilisées pendant les travaux. Mais rien n'a été fait. Faute de temps ? Ou de personnel pendant les congés d'été ? Les avis divergent. « Nul ne s'est préoccupé des nuisances sonores qui pesaient nuit et jour sur une seule zone et personne n'a été créatif pour apporter des améliorations ponctuelles au schéma adopté, déplore le service de médiation. Quand l'orientation du vent ne permettait pas d'utiliser la piste 19, des avions

ont pu partir de la piste 25 gauche. On s'est alors aperçu que des moyens porteurs pouvaient sans difficulté emprunter cette piste, contrairement à ce qui a été affirmé. »

Manque de transparence et de compréhension

Le service de médiation regrette que l'aéroport, le cabinet Bellot et l'administration du transport aérien aient manqué de « transparence » et de « compréhension de la détresse des personnes survolées ».

« Certains acteurs ont refusé toute collaboration, n'ont pas transmis les bonnes infos, ont pratiqué la langue de bois », accuse le médiateur Philippe Touwaide. Son service aurait même subi des « pressions, des intimidations et des menaces » pour empêcher la publication de son rapport relatif à l'impact de la fermeture des pistes 25 gauche et 25 droite.

La fin des travaux de rénovation de la piste principale 25 droite, fin août, n'a pas réglé les questions de fond dans le dossier explosif des nuisances de l'aéroport national. Le ministre François Bellot assure qu'il est important de « renouveler la flotte, en remplaçant les vieux avions poubelles très consommateurs de kérosène par d'autres moins gourmands ». Il serait temps : les normes de bruit qui permettraient d'éliminer ces appareils n'ont plus été modifiées depuis dix ans. De nombreux avions bruyants et technologiquement dépassés desservent encore Bruxelles-National. Ils peuvent même décoller dès 6 heures du matin et réveillent des dizaines de milliers de riverains, Brussels Airport refusant d'adopter la « nuit européenne », qui interdit le décollage d'avions bruyants avant 7 heures du matin. Par ailleurs, la clarification des normes de vent promise par les ministres fédéraux de la Mobilité successifs est prête depuis 2016, mais elle est bloquée par la N-VA. **V**

OLIVIER ROGEAU

BRAS DE FER COMMUNAUTAIRE AUTOUR DE LA « VliegWet »

Faute d'accord entre partis flamands et francophones, le ministre fédéral de la Mobilité n'a pu résoudre le casse-tête du survol de la capitale et de sa périphérie. « Aujourd'hui, la Flandre prétend que Bruxelles n'est survolée que par 30 % du trafic aérien généré par l'aéroport national, alors que les comptages officiels indiquent 48 % », signale un expert. La loi qui prévoit l'instauration d'une **autorité indépendante de contrôle des normes de bruit** est ficelée depuis 2014, mais les partis flamands refusent toujours son adoption. Une réglementation européenne impose

pourtant à tous les Etats membres de l'Union de disposer d'une telle autorité. Le CD&V, qui participe aux négociations pour la formation d'un gouvernement, fait plutôt pression pour que ses partenaires de coalition valident la « vliegWet », loi qui bétonnerait la « dispersion » des nuisances sonores. « Les partis francophones font de la résistance, nous glisse une source proche des négociateurs, pas de vliegWet sans autorité de contrôle. » La dispersion, conçue en 2004 par Jan Cornillie, l'influent chef de cabinet du ministre Bert Anciaux (SP.A, ex-Spirit),

est très inéquitable pour Bruxelles et a été interdite par jugements. La vliegWet vise à **assurer le développement de l'activité aéroportuaire**, et cela sans contrepartie environnementale. Elle empêcherait toute forme de recours en cas de contestation. Que la future coalition tranche ou pas dans ce dossier, les riverains de l'aéroport national risquent d'attendre longtemps encore une approche équilibrée qui garantisse le droit à un environnement sain, et permette de diminuer le bruit des avions dans toutes les zones, surtout la nuit, au petit matin et en fin de soirée. **V**