SURVOL DE BRUXELLES

Une étude d'incidences jugée insuffisante

L'Etat fédéral a de nouveau été pointé par la justice pour son manque d'action contre les nuisances de l'aéroport de Bruxelles.

ÉRIC RENETTE

égulièrement, le dossier du survol de Bruxelles se rappelle au souvenir des responsables politiques à travers une décision de justice puisque les décisions politiques se font plutôt rares. C'est encore une fois le cas, en faveur de la Région et d'une bonne partie des communes bruxelloises ou avoisinantes et en défaveur de l'État fédéral à nouveau jugé trop attentiste. L'ordonnance rendue en référé par le tribunal de première instance de Bruxelles fait suite au jugement de juillet 2017 condamnant l'État fédéral à deux choses : réaliser une étude d'incidences des activités de l'aéroport national dont il est actionnaire et limiter les nuisances sur trois routes (Canal, Ring et 01) à ce qu'elles étaient en 2017. Une condamnation déjà relancée en 2019 alors que le Fédéral n'avait pas produit l'étude d'incidences réclamée.

Or la Région bruxelloise et les communes ont constaté que l'étude d'incidences tardait non seulement à être réalisée puis s'avérait, finalement, très décevante. La première partie analysant l'historique des décisions et ceux qui en étaient responsables s'avérait plutôt complète mais la partie concernant l'analyse des solutions en vue d'atténuer les nuisances sonores s'avérait, elle, par-

Décès de Roland D'Ieteren

ticulièrement peu inspirée/inspirante. Et inutile : « L'étude, telle qu'elle est rédigée à l'heure actuelle est insuffisante, précise l'ordonnance, dès lors qu'elle ne contient que des exemples illustratifs dont les incidences sur l'exploitation ne sont, au demeurant, pas analysées de manière scientifique. »

Le tribunal demande donc que l'auteur de l'étude, la société française Envisa, la complète par l'analyse scientifique de différentes solutions opérationnelles envisageables. L'État dispose jusqu'au 1er juin 2022 pour communiquer « la version définitive et complète de l'étude. »

Plusieurs millions d'astreintes

Parallèlement, les plaignants reprochent au Fédéral de s'être montré passif envers les dépassements sonores des avions et des « violations manifestes de la législation relative à la protection de l'environnement ». Le jugement de 2017 intimait au pouvoir de tutelle de prendre des mesures pour empêcher les conditions générales de dégénérer et d'être pire qu'en cette année de référence 2017. Chaque fois que le nombre de dépassements de 5 décibels ou plus était supérieur à celui enregistré le même mois en 2017, l'État était condamné à payer une astreinte de 10.000 euros. Et l'État a payé. Sans

des astreintes depuis 2019: 6,1 millions! « Depuis notre jugement du 1er février 2019, l'État belge n'a pris aucune mesure pour gérer la problématique des nuisances sonores, ce dernier justifiant son inaction par l'impossibilité d'agir en raison de la crise politique et sanitaire en cours » relève le tribunal. Qui ajoute que le paiement de ces astreintes avec l'argent public « ne dispense pas l'État belge d'agir. »

La nouvelle condamnation poursuit donc le principe des astreintes lors du dépassement du nombre d'infractions sonores, entre 23 et 7h du matin, par rapport à la référence 2017, pour les prochains 24 mois (avec un maximum relevé à 5 millions par route).

Pour le service de médiation de l'aéroport de Bruxelles, « il convient avant toute chose de réaliser une vraie cartographie de la situation des survols, un cadastre du bruit. Ce cadastre du bruit est promis depuis Bert Anciaux, dans la notification du Conseil des ministres du 3 décembre 2003 et depuis 17 ans, aucun cadastre n'a jamais été réalisé » note le médiateur Philippe Touwaide.

Pour le nouveau ministre fédéral de la Mobilité, l'Écolo Georges Gilkinet, voilà déjà l'occasion de se plonger dans ce très délicat dossier qui empoisonne les gouvernements fédéraux depuis plus de 20 chercher à diminuer les nuisances. Bilan ans. Pour combien de temps encore ?

Bruxelles a été moins touchée par le premier confinement

impact non négligeable

Outre l'horeca et l'événe-

mentiel - des secteurs

« fortement fragilisés » -

l'IBSA attire aussi l'atten-

secteurs du commerce de

tion sur la situation des

gros et de la vente au

détail de produits non

alimentaires, qui pèsent

9 % de la valeur ajoutée

et 8 % de l'emploi de la

Région. Ces secteurs à

intensité moyenne de

en première ligne au

printemps lors de la

fermeture des com-

ment (mais partielle-

mesures mais ils pré-

portant de rechute »

partiel de l'automne.

sentent « un risque im-

suite au reconfinement

Pour atténuer la rechute

de l'activité économique,

la Région peut heureuse-

secteurs peu dépendants

comme les services ban-

caires et d'assurance, le

conseil aux entreprises,

les ressources humaines.

quart de l'emploi bruxel-

lois et devraient dès lors

« le moteur de l'économie

se positionner comme

JEAN-FRANÇOIS MUNSTER

bruxelloise».

Ils totalisent à eux trois

près d'un tiers de la

valeur ajoutée et un

ment compter sur les

des contacts sociaux

merces non essentiels.

Leurs activités ont nette-

ment) rebondi à la faveur

de l'assouplissement des

contacts sociaux ont été

sur leurs activités ».

Dans son dernier baromètre conjoncturel, l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA) s'est penché sur l'impact de la crise du Covid sur l'économie bruxelloise. Comme les autres entités du pays, elle a bien sûr fortement souffert du premier confinement. Néanmoins, les résultats des enquêtes de l'Economic **Risk Management Group** (ERMG) montrent qu'elle a été relativement épargnée, grâce à la surreprésentation du secteur tertiaire sur son territoire. L'activité économique bruxelloise a été soutenue par la présence importante de secteurs peu touchés par la crise comme l'administration publique et le secteur bancaire tandis que l'industrie manufacturière, touchée de plein fouet, a moins pesé vu sa faible présence. L'IBSA constate aussi que ce différentiel régional a eu tendance à s'estomper avec la reprise observée après le premier confinement. La réouverture progressive de l'horeca, des secteurs de la culture et de l'événementiel n'a pas eu le même effet dans les trois Régions. A Bruxelles, le redémarrage a été plus lent car la demande pour ces secteurs y est plus dépendante des navetteurs et des touristes, dont les déplacements sont restés fortement limités. L'impact de ce phénomène ne doit cependant pas être exagéré. Ces secteurs pour lesquels la dimension « contacts sociaux » est particulièrement prépondérante (événementiel, récréatif, horeca) ne représentent qu'une faible partie de l'activité économique bruxelloise: 3 % de la valeur ajoutée régionale et 6 % en termes d'emplois, selon l'IBSA. Comme cela a déjà été souligné, ce sont les indépendants et les petites entreprises qui souffrent le plus. Ils n'ont pas bénéficié de l'embellie observée à la mi-mai. Les résultats de l'enquête ERMG du 21 octobre montrent que les indépendants bruxellois enregistrent toujours une diminution de 42,7 % par rapport à leur chiffre d'affaires d'avant-crise et

les entreprises de 1 à 10

employés, de 43,4 %. Là

encore, la Région bruxel-

manière plus importante

qu'au niveau belge, note l'IBSA. En cause: « La

forte dépendance de ces

L'absence des navetteurs et des touristes a un

petites structures à la

demande extérieure.

loise est touchée de

L'ancien patron du groupe automobile belge s'est éteint à 78 ans.

Roland

D'leteren.

JEAN-FRANÇOIS MUNSTER

C 'est un monument de l'industrie automobile belge qui s'est éteint. Roland D'Ieteren, l'ancien patron de l'entreprise familiale qui porte son nom, a été emporté par le covid à l'âge de 78 ans. Représentant de la sixième génération, il a été à la tête du premier importateur belge d'automobiles pendant 30 ans en tant qu'administrateur-délégué et pendant 42 ans en tant que président du conseil d'administration.

Il a profondément transformé et développé cette entreprise qui était essentiellement centrée sur le marché belge pour en faire une multinationale active aux quatre coins du monde. Et ce via la réalisation de deux grosses opérations stratégiques : l'achat en 1989 de 60 % de la société de location Avis Europe (participation vendue en 2011) et l'acquisition en 1999 du sud-africain Belron (carglass), spécialiste de la réparation de vitrage automobile. Il est l'architecte de cette diversification qui a permis à D'Ieteren de reposer sur trois pieds pendant de nombreuses années.

Propulsé à la tête de l'entreprise en 1975 à 33 ans seulement suite au décès accidentel de son père Pierre, il a su faire fructifier l'héritage laissé par ce dernier. Il va soigner et renforcer les liens noués avec Volkswagen – D'Ieteren en était devenu l'importateur officiel en 1948 – et s'assurer par la suite l'importation de

toutes les autres marques acquises par le groupe VW (Audi, Seat, Skoda, Bentley, Lamborghini). Cela va lui permettre de s'imposer comme le plus gros vendeur automobile du pays. Le rachat d'Avis s'inscrit aussi dans la ligne tracée par son père. Dès le milieu des années 50, ce dernier avait entrepris de se lancer sur le marché de la location de voitures.

Ceux qui ont travaillé avec Roland D'Ieteren le décrivent comme un homme « profondément humain », à l'écoute des gens de terrain et accessible - sauf pour les journalistes qu'il fuyait. Il était surtout passionné d'automobile et en particulier de design. « Il avait un coup d'œil extraordinaire. Il voyait des détails que personne ne remarquait », nous explique un ancien collaborateur.

Il avait quitté la présidence du groupe en juin 2017, atteint par la limite d'âge des 75 ans et avait cédé le relais à la septième génération, incarnée par Nicolas D'Ieteren. La famille détient toujours 57,5 % de ce groupe qui a réalisé en 2019 un chiffre d'affaires de 8 milliards d'euros et qui emploie 31.600 personnes.

nouvel hors-série

Découvrez l'album « Tintin et le trésor de la philosophie »

Nouvel HS Tintin, n°1





^e Hors prix du journal. En fonction des stocks disponibles.

Dans cet album, Tintin offre un petit traité des vertus, de métaphysique et de politique. Une véritable introduction, joyeuse et drôle à la philosophie.





