

En fonction depuis deux ans, le ministre Ecolo de la Mobilité, Georges Gilkinet, est mis sous pression dans le dossier du survol de Bruxelles. Accusé d'inertie, il assure préparer plusieurs mesures contre les nuisances aériennes. Solutions en vue ?

Par Olivier Rogeau



Brouillard sur la piste

Le 6 mai 2017, Georges-Louis Bouchez, pas encore président du MR mais déjà influent au sein du parti, envoie un tweet au bourgmestre libéral d'Etterbeek, Vincent De Wolf, et à d'autres personnes inquiètes de constater que le gouvernement fédéral tarde à tenir son engagement de réduire les nuisances sonores liées à Bruxelles-National. « Je comprends votre situation, écrit Bouchez. Le ministre Bellot va proposer un plan global très prochainement. »

Pourtant, le dossier du survol de la capitale, théâtre d'un interminable bras de fer communautaire doublé d'un imbroglio technico-juridique, n'est pas sorti du frigo cette année-là, ni les suivantes. Le « plan global » est resté dans les limbes sous les gouvernements Michel et Wilmès. François Bellot (MR), en charge de la Mobilité, a alors justifié son

échec en ciblant les autres acteurs concernés, « incapables de porter une solution commune ». Son successeur, Georges Gilkinet (Ecolo), qui a repris le dossier il y a tout juste deux ans, s'est vu reprocher son inaction. « Il essaie d'endormir les gens », affirme Benoît Cerexhe (Les Engagés), bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre, l'une des communes survolées. « Il n'a pas avancé d'un centimètre, accuse l'Union belge contre les nuisances aériennes (UBCNA), alors qu'il dispose de toutes les études et analyses pour décider. »

Depuis l'été, les plaintes de riverains affluent, le trafic aérien retrouvant son intensité d'avant la pandémie. En août, la piste 01 (voir l'infographie) a été beaucoup plus utilisée que durant l'été 2021. Les appareils qui s'y posent survolent à basse altitude Waterloo, Stockel, Wezembeek-Oppem. La plupart des décollages, eux, se font depuis la piste principale 25R, orientée est-ouest, vers Bruxelles. En journée,

la moitié des avions partis de cette piste virent à droite en direction de Haren, Grimbergen, Wemmel, l'autre à gauche, survolant Evere et les deux Woluwe. Le virage gauche est très sollicité dès 6 heures du matin et tard le soir.

TRAFIC EN HAUSSE

Ces derniers mois, une partie des avions qui viraient à droite après leur décollage partent vers la gauche, survolant le sud-est de Bruxelles. « C'est le cas des vols en partance vers le sud de la France, en raison d'une réorganisation du trafic aérien français, et des vols vers des pays comme la Finlande ou le Japon, depuis qu'ils évitent les espaces aériens russe et ukrainien », détaille Philippe Touwaide, médiateur fédéral pour le transport aérien. « Depuis le printemps, au moins un avion sur trois qui survole Woluwe-Saint-Lambert viole les normes de bruit, signale la commune, qui demande au ministre régional de l'Environnement, Alain

« Les discussions en intercabinet patinent depuis des mois »