

- Le mouvement citoyen "Pas Question" dépose un plan alternatif pour le survol de Bruxelles.

- Une baisse de 70% de la population impactée est possible à long terme.

Les riverains pr

"L'énorme déception"

Il est temps de "mettre fin au scandale environnemental et sanitaire" que constitue le survol actuel de la capitale. Antoine Wilhelmi, porte parole du mouvement "Pas Question", avait durement combattu Melchior Wathelet (CDH) sous la législature précédente, et obtenu du MR qu'il impose un moratoire au menu du nouveau gouvernement. Aujourd'hui, il ne cache pas "l'énorme déception des associations de riverains" par rapport à l'action de la ministre MR en charge de la Mobilité. "Jacqueline Galant ne fait pas grand-chose, dénonce-t-il. Et les gens qu'elle affecte à ce dossier ne sont manifestement pas à niveau."

Rappel, après avoir décrété un moratoire sur une partie du plan appliqué par Melchior Wathelet, la ministre Galant planche sur une nouvelle loi aérienne (sa "vliegwet") dont "Pas Question" craint qu'elle fige une situation défavorable à Bruxelles. Le mouvement prend aujourd'hui la ministre de vitesse en présentant (ce soir, 20h au Centre culturel d'Auderghem) un plan alternatif global. L'association livre en exclusivité à "La Libre" son analyse, fruit de 12 mois de travail.

Pour une validation officielle

L'exercice se décline en trois temps (ci-contre). Le premier est celui de l'état des lieux de l'impact des activités de l'aéroport national sur les habitants de Bruxelles et de la périphérie. Il est édifiant puisque pas moins d'un million de citoyens sont touchés de près ou de loin par les nuisances engendrées par les avions. Pour y remédier, "Pas Question" propose trois mesures principales : la fin des vols de nuit, la suppression de deux routes aériennes et le déplacement d'une des pistes de l'aéroport. Victimes de ce projet : une partie de la périphérie Nord et Sterrebeek, moins densément peuplés, pour qui il faudra prévoir des indemnités.

Si ce plan permet de réduire de trois quarts le nombre d'habitants impactés, il n'est pas envisageable à court terme. "Pas Question" avance donc une solution transitoire. Antoine Wilhelmi soumet ses propositions à validation technique des autorités. "Le vrai scandale dans ce dossier, c'est qu'une alternative existe au survol massif de Bruxelles."

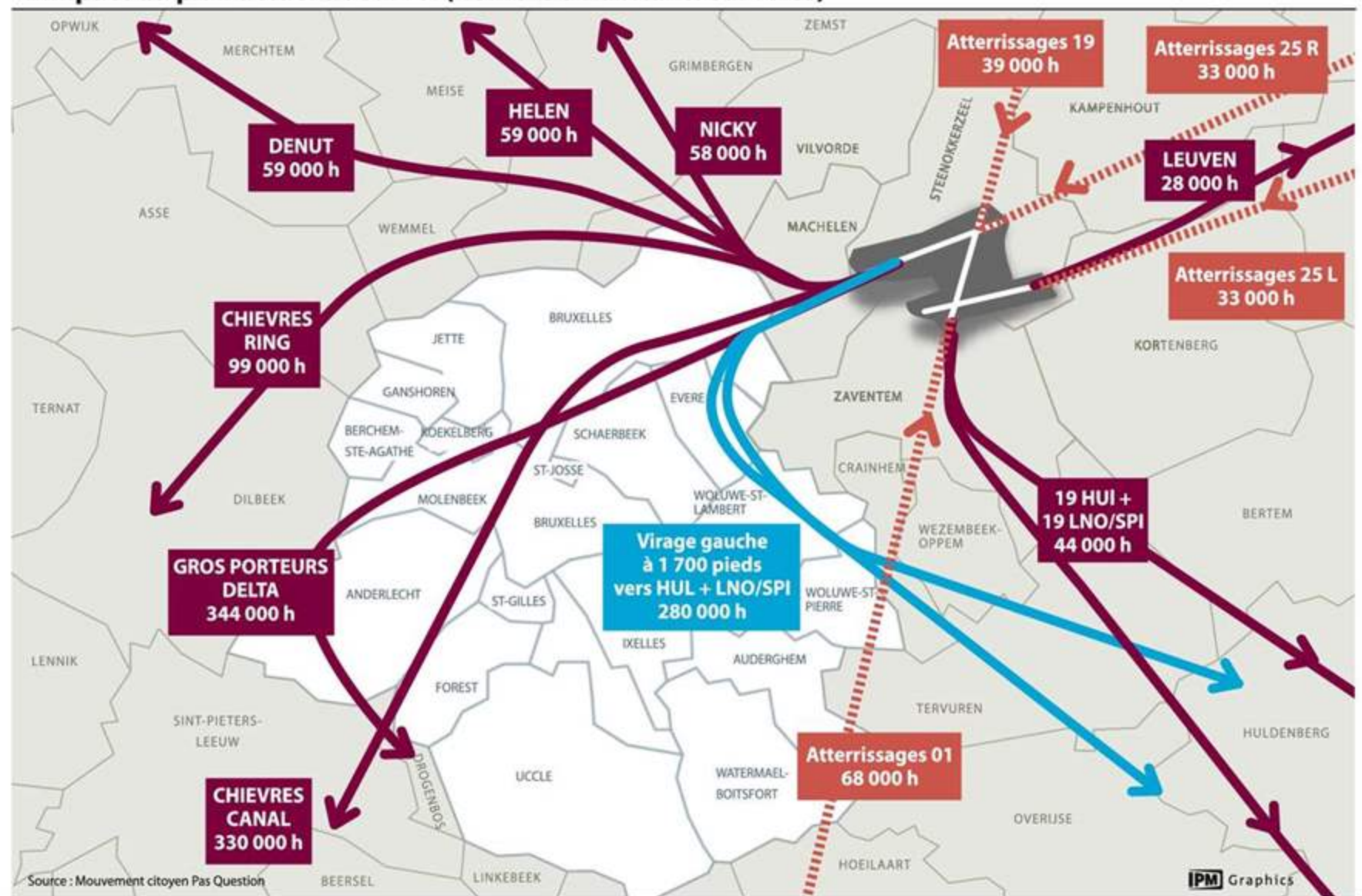
Mathieu Colley

Maintenant

1 000 000

de personnes impactées.

L'impact du plan actuel de survol (nombre d'habitants survolés)



L'augmentation du trafic réduit l'impact du moratoire

Les experts mandatés par "Pas Question" ont mesuré l'impact des activités de l'aéroport de Zaventem sur les populations de Bruxelles et ses environs. La méthode utilisée est la même que celle développée par l'ULB pour analyser le plan Wathelet: "Sont considérées comme impactées, les personnes subissant le survol les 20 premiers km pour les décollages et les 20 derniers km pour les atterrissages et résidant dans une zone géographique d'1 km de part et d'autre de l'axe principal d'une route aérienne". Le calcul tient compte de la densité de la population. Il brasse large, certes, "mais permet une comparaison satisfaisante", défend Antoine Wilhelmi.

Le résultat est évidemment spectaculaire:

un million de personnes sont impactées par le tracé actuel des routes aériennes. Si le moratoire a permis de diminuer fortement le nombre de personnes survolées (un virage à gauche au-dessus d'Etterbeek, Auderghem et Watermael-Boitsfort a été supprimé en avril dernier), cette mesure a été compensée par une augmentation de 15% du trafic dans cette zone. "C'est dû au développement des compagnies du Golfe à destination du Moyen-Orient et de l'Asie", indique Antoine Wilhelmi.

Le problème est à l'est

A ceux qui estiment que le moratoire n'est pas respecté par les contrôleurs aériens, "Pas Question" avance une ex-

plication: l'amplitude du virage effectué par les avions dépend de leur poids, des vents, etc., ce qui peut expliquer que pour une même route plusieurs trajectoires sont possibles. "Le moratoire est bel et bien appliqué", assure-t-il.

La cartographie qui découle de cette analyse est claire: les routes Delta, Canal et le virage court sur l'Oostrand sont les principales sources de nuisances pour une proportion importante de la population survolée. "Le problème principal se trouve sous le virage gauche, à l'est, ajoute Wilhelmi. Car dans les conditions de vents les plus fréquentes, cette zone concentre pas moins de 52% des mouvements".

M. Co.

ennement Galant de vitesse

Temporaire

400 000

Personnes impactées à court terme.

D'abord changer de piste

Le déplacement de la piste 25L vers l'est prendra du temps en raison des permis à obtenir; des éventuelles expropriations à mener, il faut donc envisager une solution transitoire, estime Antoine Wilhelmi. Pour "Pas Question", une solution temporaire s'impose: changer le statut de la piste 19 afin de la rendre préférentielle pour le décollage des avions à destination du sud et du sud-est. Pour l'instant, la 19 (qui coupe les deux autres) n'est utilisée que dans certaines conditions, les avions concernés décollant principalement depuis la piste 25R.

Selon "Pas Question", cette solution permettrait de diminuer le volume des nuisances sur le virage gauche de 41%. Couplée à la suppression de routes Canal et Ring, réalisable à court terme, elle ferait chuter le nombre de personnes impactées d'1 million à 400 000. Et cela, "sans nuire à la capacité économique de l'aéroport", estime "Pas Question" qui propose un schéma précis d'utilisation des pistes.

Question de sécurité

Cette solution s'expose à une critique: plus courte que les deux autres pistes de l'aéroport, la 01-19 est pour cette raison (des arguments météo sont parfois également avancés), la moins sûre des trois pistes de Zaventem. Par ailleurs, l'utilisation de la piste 19 pour les décollages aura pour effet d'augmenter les nuisances dans le prolongement de la piste 19, soit en périphérie est et en direction de Waterloo.

Mais le plan de "Pas Question" propose trois mesures pour soulager les personnes habitant dans cet axe et qui sont surtout victimes des atterrissages: l'application stricte des normes de vent qui déterminent l'usage des pistes; la limitation des vols de nuit et surtout, la modification du tracé d'approche des avions afin de soulager la région de Waterloo.

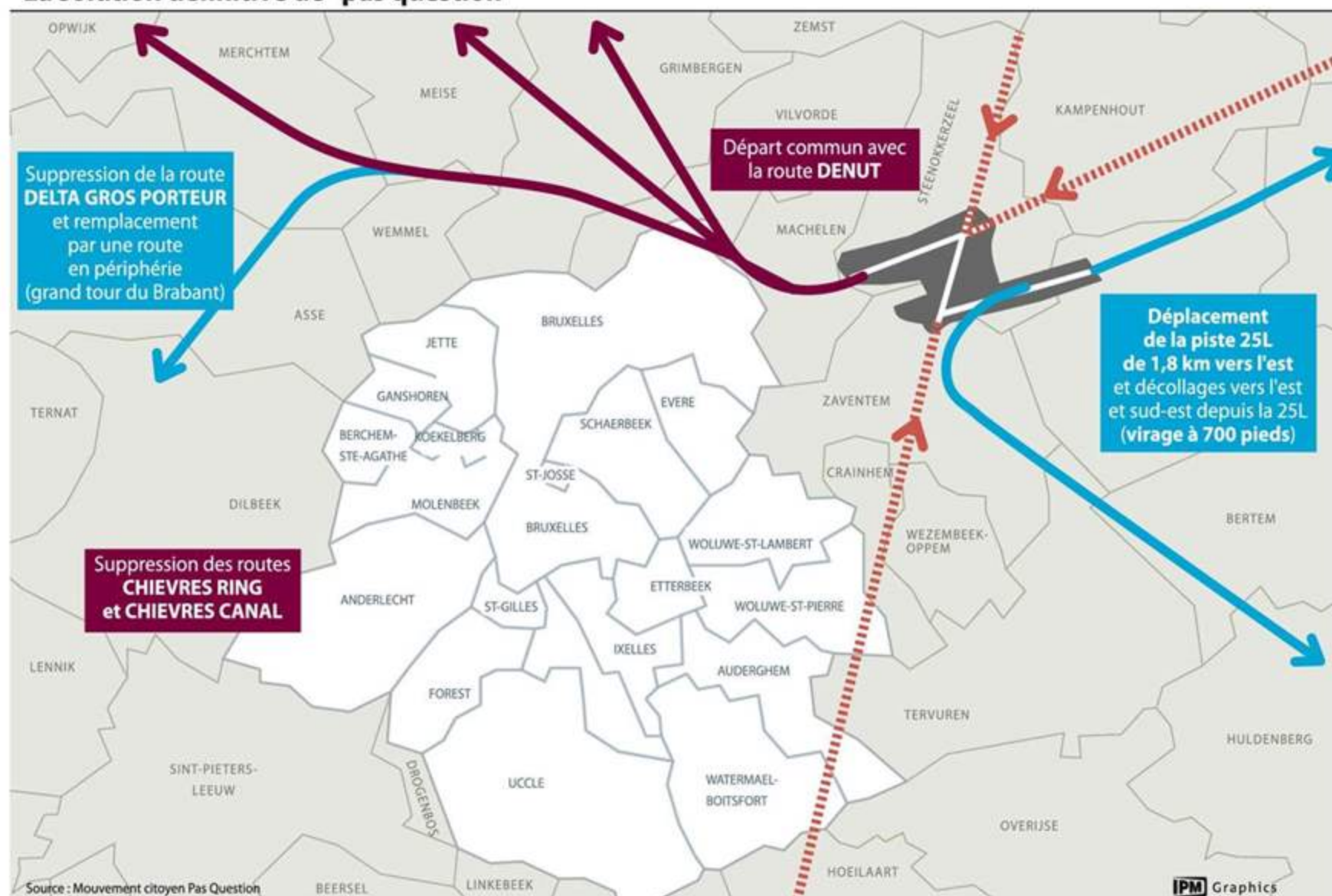
M. Co.

Futur

280 000

Personnes impactées après application du plan.

La solution définitive de "pas question"



Une piste déplacée pour une réduction massive des nuisances sur Bruxelles

Que faire pour diminuer le nombre de personnes impactées de manière importante et définitive? "Pas Question" avance trois mesures concrètes. D'abord supprimer les vols entre 6 et 7h et entre 22 et 23h pour se diriger progressivement vers une suppression totale des vols de nuit. Le mouvement invite aussi les autorités à mener un débat plus large sur l'affectation de tous les aéroports de Belgique. Cette revendication surgit régulièrement dans l'actualité mais se heurte à la politique de l'aéroport qui encourage le transport de marchandises.

La nouveauté du plan de "Pas Question" réside dans la suppression pure et simple des routes du Canal et du Ring.

La première traverse Bruxelles de part en part survolant quelque 330 000 habitants, la seconde suit l'autoroute au nord du Bruxelles, impactant 99 000 personnes. Les avions qui y volent seraient envoyés sur la route existante "Denut" qui ne touche "que" 59 000 habitants et sur une nouvelle route à créer au nord du ring pour les gros-porteurs.

Quid du taxiway?

Plus spectaculaire, la troisième mesure avancée à long terme: un déplacement d'1,8 km vers l'est de la piste 25 gauche. Cela permettrait aux avions d'éviter au décollage les zones densément peuplées de l'est de la capitale (Woluwe) et de l'Oostrand (Wezem-

beek, Kraainem). Les deux dernières mesures permettent de faire diminuer de 72% le nombre de personnes impactées par l'aéroport et le volume de nuisances de 40%. Le déplacement de la piste demande un investissement de 50 à 60 millions et une politique d'indemnisation des habitants victimes (logés principalement dans la périphérie nord et à Sterrebeek), plaide "Pas Question". L'aéroport pourrait toutefois se montrer hostile à tout rallongement du taxiway (chemin à parcourir entre la piste et le bâtiment aéroportuaire). "Le prix à payer pour la paix", estime "Pas Question". Ce plan impose donc des négociations serrées avec la Flandre.

M. Co.