

Survol de Bruxelles : les partis prennent position

L'ASBL Bruxelles Air Libre demande une certaine cohésion côté francophone. Tous les partis francophones d'accord d'étendre la nuit de 22h à 7h (23h-6h actuellement).

ÉRIC RENETTE

Depuis des années, à chaque élection, le survol de Bruxelles s'impose comme sujet de débats, d'avis et d'engagements des différents partis politiques. En janvier, l'association « Bruxelles Air Libre », un des groupements de riverains de l'aéroport de Bruxelles, a sondé les différents partis politiques pour connaître leur position sur ce long et délicat dossier. Un positionnement utile avant le scrutin pour tous les riverains et leurs proches. Côté flamand, seul le SPA a répondu. Est-ce dû à la différence du mode de contact (les présidents de parti en direct pour les partis francophones, les sections bruxelloises côté néerlandophone) ? Pas certain.

Dans son interpellation des présidents de parti, l'association relevait que, depuis des années, les solutions pratiques visant à minimiser les nuisances subies par les riverains de tous bords tardent à être mises en œuvre. Reconnaissant que c'est un dossier très difficile, très politique, la présidente de l'association, Brigitte Buffard, estime néanmoins que de petites avancées auraient pu être accomplies. En gros, sous ce gouvernement-ci, seul le nouveau rapport de forces imposé par la Région Bruxelles-Capitale et la Justice a fait progresser le dossier. À l'arraché, donc, plutôt que via la concertation.

Différentes propositions

L'association demande donc aux partis « instamment de faire du dossier "survol" un point prioritaire de vos programmes électoraux relatifs aux élections européennes, fédérales et régionales de mai 2019 ». Et fait différentes propositions : l'application des normes OMS (Organisation mondiale de la santé) relatives aux bruits d'avion, l'accélération de la perception des amendes, la suppression des vols de nuit, la limitation de l'activité de l'aéroport à 250.000 mouvements par an (on en a compté 235.000 en 2018), les horaires de nuit étendus de 23h à 7h (actuellement 23h-6h) et le respect strict du nombre de vols de nuit autorisés (16.000 par an), l'utilisation de routes évitant les zones les plus peuplées, le recul de 1.800 m de la piste 25 L, l'étude des particules ultrafines, l'application d'une taxe fédérale « transition écologique sur les départs en avion et le soutien de la création d'une taxe kérosène. L'association Bruxelles Air Libre vous demande de vous engager à défendre impérativement ces propositions lors des négociations de participation à un futur gouvernement fédéral et/ou régional ».

Globalement, dans les réponses reçues, Brigitte Buffard voit très peu d'engagements formels à défendre une position bien définie lors d'éventuelles négociations pour participer à un niveau de pouvoir, sauf de la part du CDH. Mais chaque parti a exprimé des positions plus ou moins proches des attentes des riverains (qui ne sont pas tous d'accord entre eux, rappelons-le). Bruxelles Air Libre va publier sur son



Tous les partis francophones s'accordent pour appeler à la création d'une instance de contrôle totalement indépendante. © BELGA

site l'intégralité des lettres des différents partis. On lira ainsi que l'énorme majorité des partis soutient le respect des normes de bruit fixées par la Région Bruxelles-Capitale (la liste Destexhe n'en fait pas mention, Écolo va plus loin et réclame l'application des normes OMS, plus strictes), la taxation des avions les plus bruyants, voire des limitations de tonnage ou de nuisance pour les avions survolant la capitale (CDH, Défi, PS). On notera que tous les partis francophones se disent favorables à l'application de la nuit européenne (22h-7h) plutôt que les limitations nocturnes actuelles (23h-6h). Le SPA se contente de vouloir limiter les avions « trop bruyants » (sans définition précise) durant cette période.

Survoler le moins de monde

Aucun des partis ayant répondu ne soutient la proposition de limiter le nombre total de mouvements annuels à l'aéroport. La liste Destexhe défend la limitation aux seuls avions passagers de ligne régulière, d'autres appellent à une meilleure stratégie aéroportuaire tenant mieux compte des aéroports régionaux. Tous les partis s'accordent également, du moins en théorie, pour que les plans de vols impactent le moins de personnes possible, donc privilégient le survol des zones les moins densément peuplées et/ou l'application de nouvelles routes. Autre unanimité francophone, MR, CDH, Écolo, Défi, PS appellent à la création d'une instance de contrôle totalement indépendante pour vérifier et faire appliquer les différentes normes. Le MR y ajoute la création de comités de concertation associant fédéral, Régions, communes, riverains, syndicats et aéroport.

Chaque parti propose des solutions plus spécifiques : clarification ou modification des normes de vent (MR, Écolo), aménagement des procédures de décollage et atterrissage (CDH), limitation des permis d'urbanisme dans les zones exposées (Écolo)...

Bruxelles Air Libre ne manquera pas de rappeler aux différents partis leur position lors des prochaines discussions de majorité. La présidente, Brigitte Buffard, rappelle qu'en plus des élections régionales et fédérales, le dossier est face à deux autres échéances importantes : le renouvellement de la licence d'exploitation de l'aéroport d'ici la fin de l'année et l'étude d'incidence sur l'activité aéroportuaire dont la Justice exige la publication avant le 3 juin prochain.

C'est dans ce cadre que l'ASBL espère un minimum de cohésion et de cohérence des partis francophones sur le dossier durant les prochains mois.

Infractions en hausse

La ministre bruxelloise de l'Environnement, Céline Frémault, a activé les astreintes envers l'État fédéral sur base des augmentations d'infractions aux normes de bruit par rapport à l'année 2017 de référence. Un jugement interdit l'augmentation de ces infractions sur différentes routes. Première application : 27 dépassements du chiffre 2017 constatés en mars, 270.000 euros d'astreinte exigés. Globalement (toutes routes confondues), les infractions sont constamment en hausse : 2.779 PV dressés en 2017, 6.704 en 2018 et déjà 633 pour les deux premiers mois de 2019.

Ces infractions sont signifiées aux compagnies aériennes au cours d'une longue procédure qui est souvent suivie de recours (collège d'environnement puis conseil d'État), ce qui décale le nombre de décisions concrètes de mise à l'amende du nombre de constats d'infraction. Ainsi, les 78 décisions de 2017 (valables pour des infractions d'années antérieures) donnaient lieu à des amendes pour un total de 1,4 million d'euros, les 93 décisions de 2018 donnent également lieu à une facture totale de 1,4 million et les 54 décisions déjà prises pour 2019 font monter le compteur à 973.000 euros.

Depuis que le système existe, début 2000, ce sont plus de 900 décisions qui ont été prises, pour un montant total d'un peu moins de 20 millions d'euros d'amendes. À ce jour, 300 décisions ont fait l'objet d'un recours, 80 recours sont toujours pendants et 70 % des amendes restent encore impayées, dont une bonne partie (150, pour un montant total de 10 millions) sont finalement contestées devant les tribunaux. L'État belge devra peut-être payer plus vite que les compagnies aériennes.

E. R.

Un terminal aux allures de smartphone

Loyaltek, société bruxelloise, veut convaincre les petits commerçants de passer aux paiements électroniques en leur proposant une technologie « mobile et tout en un ».

AMANDINE CLOOT

Sur le marché du paiement, un petit nouveau vient de débarquer. Febelfin, fédération du secteur financier, le rappelait encore en début de semaine : si le Belge règle encore majoritairement ses additions en cash (63 % des transactions dans le pays), c'est parce que trop peu de commerçants offrent la possibilité de le faire électroniquement. Loyaltek, entreprise bruxelloise qui fête ses dix ans cette année, entend bien changer la donne à ce niveau. Pas en cassant les prix : la société est spécialisée dans la conceptualisation de terminaux de paiement (ces appareils capables de lire votre carte de débit ou de crédit), ce n'est donc pas elle qui opère les transactions dont le coût estimé trop élevé freine beaucoup d'indépendants à s'équiper. Mais, plutôt, en innovant, niveau « hardware ».

Compatible avec toutes les cartes

Son dernier modèle, sur lequel elle a travaillé pendant deux ans, s'adresse donc plus particulièrement aux magasins de petites tailles, aux restaurants et aux entreprises « mobiles », par exemple, actives sur le segment de la livraison. À peine un peu plus lourd qu'un smartphone, l'appareil fraîchement commercialisé est compatible avec toutes les cartes de paiement disponibles dans le pays et accepte les transactions sans contact effectuées via smartphone comme ApplePay. L'engin est également équipé d'une carte SIM, d'une double caméra, d'un GPS et d'une imprimante.

Son principal avantage, d'après son concepteur : « Il tourne sur le système d'exploitation Android, ce qui permet d'y ajouter toutes sortes d'applications. Une société de livraison pourra y intégrer un programme pour scanner les codes-barres des colis. Un festival aura la possibilité de vérifier la validité des entrées tout comme celle de vendre des tickets boissons. Un serveur pourra prendre votre commande, imprimer l'addition et vous la facturer sans se déplacer », détaille Robert Masse, fondateur et CEO. Qui espère rapidement en écouler plusieurs milliers.

Question légitime : pourquoi la société n'a-t-elle pas alors choisi de travailler à une solution directement adaptable sur smartphone ? « Pour des raisons de sécurité. Les règles sont draconiennes quand il s'agit de traiter une carte à puce ou un code PIN. Des systèmes de cryptage lourds sont nécessaires. Ce type de solution existe aux États-Unis, par exemple, car les protocoles à respecter sont moins stricts que ceux imposés en Europe ». Loyaltek emploie 28 personnes dans la capitale et est numéro trois sur le marché belge, après l'inévitable géant Worldline et le groupe CCV.



© D. R. barres des colis. Un festival aura la possibilité de vérifier la validité des entrées tout comme celle de vendre des tickets boissons.